DÉBATS

DU

SÉNAT DU CANADA

1907-8

STÉNOGRAPHIE DE

HOLLAND FRÈRES

Sténographes officiels du Sénat du Canada.

QUATRIÈME SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

VOL. I

OTTAWA

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

1908

SÉNATEURS DU CANADA

LISTE ALPHABETIQUE

4ME SESSION, 10ME PARLEMENT, 7-8 EDOUARD VII

1907-8

L'honorable RAOUL DANDURAND, *Président.*

SÉNATEURS.	DIVISIONS SÉNATORIALES.	RÉSIDENCES.
L'honorable		
BAIRD, G. T.	Victoria.	Perth Centre, N.-B.
BAKER, G. B.	Bedford	Sweetsburg, Qué.
BÉIQUE, F. L	DeSalaberry	Montréal.
BEITH, R.	Bowmanville	Bowmanville, Ont.
BERNIER, T. A.	Saint-Boniface	Saint-Boniface, Manitoba.
BOLDUC, J	Lauzon	Saint-Victor de Tring, Qué.
BOSTOCK, H.	Kamloops	Monte Creek, C.-B.
BOUCHERVILLE, DE C. E., C.M.G.	Montarville	Boucherville, Qué.
BOWELL, SIR MACKENZIE, C.C.M.G	Hastings	Belleville, Ont.
CARLING, SIR JOHN, C.C.M.G.	London	London, Ont.
CARTWRIGHT, SIR RICHARD, C.C.M.G.	Oxford	Ottawa.
CASGRAIN, J. P. B	DeLanaudière	Montréal.
CHOQUETTE, P. A.	Grandville	Québec.
CLORAN, H. J	Victoria	Montréal.
COFFEY, T	London	London, Ont.
COMEAU, A. H.	Digby, comté.	Rivière Meteghan, N.-E.
COSTIGAN, J	Victoria, N.-B	Edmonston, N.-B.
COX, G. A.	Toronto	Toronto, Ont.
DANDURAND, R. (Président)	De Lorimier	Montréal.
DAVID, L. O	Mille-Iles.	Montréal.
DAVIS, T. O.	Prince-Albert.	Prince-Albert, T.N.-O.
DESSAULES, G. C.	Rougemont	Saint-Hyacinthe, Qué.
DE VEBER, L. G.	Lethbridge	Lethbridge, Alberta.
DOMVILLE, J.	Rothesay	Rothesay, N.-B.
DOUGLAS, J. M.	Tantalion	Tantallon, Sask.
DRUMMOND, SIR G. A., C.C.M.G	Kennebec.	Montréal.
EDWARDS, W. C.	Russell	Ottawa.
ELLIS, J. V.	Saint-Jean	Saint-Jean, N.-B.
FERGUSON, D.	Queens.	Charlottetown, I.P.-E.
FISET, J. B. R.	Golfe.	Rimouski, Qué.
FORGET, L. J.	Sorel.	Montréal.
FROST, F. T.	Leeds et Grenville	Smith's-Falls.
GIBSON, W.	Lincoln.	Beamsville, Ont.
GILLMOR, D.	Saint-Georges	Saint-Georges, N.B.
GODBOUT, J.	La Salle	Saint-François, Beauce, Qué.
JAFFRAY, R.	Toronto	Toronto, Ont.
JONES, L. MELVIN	Toronto.	Toronto, Ont.
KERR, J. K.	Toronto	Toronto, Ont.
KING, G. G.	Queens	Chipman, N.-B.
KIRCHHOFFER, J. N.	Selkirk	Brandon, Man.
LANDRY, A. C. P.	Stadacona	Notre-Dame de Québec, Que.
LEGRIS, J. H	Repentigny	Louiseville, Qué.
LOUGHEED, J. A	Calgary	Calgary, T.N.-O.
LOVITT, J.	Yarmouth	Yarmouth, N.-E

SÉNATEURS.	DIVISIONS SÉNATORIALES.	RÉSIDENCES.
L'honorable		
MACDONALD, A. A.	Charlottetown	Charlottetown, I.P.-E.
MACDONALD, W. J.	Victoria	Victoria, C.-B.
MACKAY, R.	Alma	Montréal.
MACKEEN, D.	Cap-Breton	Halifax, N.-E.
MCDONALD, W.	Cap-Breton	Little Glace Bay, N.-E.
MCGREGOR, J. D.	New Glasgow	New Glasgow, N.-E.
MCHUGH, G.	Victoria, O.	Lindsay, Ont.
MCKAY, T.	Truro	Truro, N.-E.
MCLAREN, P.	Perth	Perth, Ont.
MCMILLAN, D.	Alexandria	Alexandria, Ont.
MCMULLEN, J.	Wellington-N.	Mount-Forest, Ont.
MCSWEENEY, P.	Northumberland	Moncton, N.-B.
MERNER, S.	New-Hamburg	Berlin, Ont.
MILLER, W.	Richmond	Arichat, N.-E.
MITCHELL, W.	Wellington	Drummondville, Qué.
MONTPLAISIR, H.	Shawinegan	Trois-Rivières, Qué.
OWENS, W.	Inkerman	Montréal.
PERLEY, W. D.	Wolseley	Wolseley, T.N.-O.
POIRIER, P.	Acadie	Shédiac, N.-B.
POWER, L. G.	Halifax	Halifax, N.-E.
RILEY, G.	Victoria, C.-B.	Victoria, C.-B.
ROBERTSON, J. E.	Ile du P.-E.	Montague, I.P.-E.
ROSS, J. H.	Regina	Regina, T.N.-O.
ROSS, W.	Victoria, N.-E.	Halifax, N.-E.
ROSS, G. W.	Middlesex	Toronto, Ont.
ROY, P.	Edmonton	Edmonton, Alberta.
SCOTT, R. W.	Ottawa	Ottawa.
SHEHYN, J.	Laurentides	Québec.
SULLIVAN, M.	Kingston	Kingston, Ont.
TALBOT, P.	Lacombe	Lacombe, Alberta.
TESSIER, JULES.	De la Durantaye	Québec.
THIBAUDEAU, A. A.	De la Vallière	Montréal.
THIBAUDEAU, J. R.	Rigaud	Montréal.
THOMPSON, F. P.	Fredericton	Fredericton, N.-B.
WATSON, R.	Portage-la-Prairie	Portage-la-Prairie, Man.
WILSON, J. H.	Saint-Thomas	Saint-Thomas, Ont.
WOOD, J.	Westmoreland	Sackville, N.-B.
YEO, J.	Prince-Est	Port-Hill, I.P.-E.
YOUNG, F. M.	Killarney	Killarney, Man.

DÉBATS

DU

SÉNAT DU CANADA

QUATRIÈME SESSION DU DIXIÈME PARLEMENT DU CANADA, CONVOQUÉ POUR L'EXPÉDITION DES AFFAIRES, JEUDI, LE VINGT-HUITIÈME JOUR DU MOIS DE NOVEMBRE, DANS LA SEPTIÈME ANNÉE DU RÈGNE DE

SA MAJESTÉ LE ROI EDOUARD VII

SENAT.

Séance du jeudi, le 28 novembre 1907.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 2 heurs 30 minutes p.m.

Prière.

PRESENTATION DE NOUVEAUX SENATEURS.

Les honorables MM. Belcourt, Campbell et Derbyshire sont présentés. Après avoir souscrit le serment prescrit par la loi, devant le greffier du Sénat, ils prennent leur siège, et le Sénat s'ajourne à loisir.

DISCOURS DU TRONE.

A trois heures p.m., Son Excellence, le Très Honorable sir Albert George, comte Grey, vicomte Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada, a pris son siège sur le Trône.

Puis l'honorable Président a ordonné au gentilhomme huissier de la verge noire de se rendre à la Chambre des communes et d'informer cette Chambre « que c'est le plaisir de Son Excellence que les Communes se rendent immédiatement auprès d'Elle, dans la salle du Sénat ».

La Chambre des communes étant venue avec son Orateur;

Il a plu alors à Son Excellence le Gouverneur général d'ouvrir la session par le gracieux discours suivant:—

Honorables Messieurs du Sénat,
Messieurs de la Chambre des Communes.

Il m'est agréable en vous rencontrant à un moment de l'année le plus convenable pour l'expédition des affaires, de pouvoir vous féliciter de la remarquable expansion du commerce du Canada avec les autres pays, le montant global de l'exercice courant dépassant de beaucoup celui des années précédentes. Comme heureuse suite de cette expansion, les recettes des neuf derniers mois ont été plus que suffisantes pour faire face aux dépenses du fonds consolidé, du chemin de fer national transcontinental, aux dépenses à compte du capital aux services spéciaux et à tous les autres déboursés du pays laissant un surplus de trois millions applicable à l'amortissement de la dette publique.

Le courant d'immigration vers le Canada continue à augmenter de volume: l'année qui tire à sa fin accuse un nombre plus considérable d'immigrés que la précédente, et il est agréable de noter qu'un grand nombre d'entre eux venaient des Iles Britanniques.

Le Canada a été favorisé d'une longue suite d'années prospères et bien qu'en ce moment les affaires soient gênées par la rareté de l'argent qui sévit par tout l'univers, je suis cer-

tain que cette crise n'est que temporaire et que les ressources inépuisables du pays et le fait qu'elles ont une réputation mondiale—nous assurent amplement la continutation du progrès matériel.

La conférence tenue à Londres au mois de mai dernier entre le gouvernement du Royaume-Uni et les gouvernements des possessions britanniques au delà des mers, s'est occupée de questions qui intéressent l'empire en général. Le compte rendu de ses travaux sera mis entre vos mains.

Deux de mes ministres régulièrement autorisés par Sa Majesté à cette fin, et agissant de concert avec l'ambassadeur de Sa Majesté à Paris, ont dernièrement négocié une convention avec le gouvernement de la République française, concernant les relations commerciales entre la France et le Canada, sujette à l'approbation des chambres françaises et du Parlemnt du Canada. Copie de cette convention vous sera immédiatement soumise et vous serez priés de lui donner votre sanction.

Le gouvernement de Terre-Neuve s'étant trouvé engagé dans une discussion avec le gouvernement des Etats-Unis, relativement au véritable sens de l'article 1er de la Convention concernant les pêcheries, conclue en l'année 1818 entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis, et le Canada se trouvant aussi intéressé dans la question en litige, mon gouvernement s'est concerté avec celui de Terre-Neuve pour soumettre tous les points contestés soulevés par le dit article 1er au tribunal de la Haye.

La difficulté de trouver des ouvriers et des matériaux au milieu d'un grand mouvement d'affaires a, dans une certaine mesure, retardé les travaux de construction du chemin de fer national transcontinental. Cependant, ils ont été poursuivis avec énergie sur la division de l'Est et sur la section de la prairie de la division de l'Ouest. Une section de cette dernière, d'environ deux cent cinquante milles, a pu pourvoir aux fins du trafic durant la présente saison.

Les travaux pour la partie de la section de la prairie, à l'ouest d'Edmonton, sont à la veille d'être adjugés. On doit immédiatement prendre des mesures pour commencer les travaux aux extrémités est et ouest de la division des montagnes. Ainsi, en très peu de temps, tous les travaux de construction de Moncton à l'océan Pacifique seront poussés avec vigueur.

L'arrivée inattendue d'immigrés de l'Extrême-Orient, dans la Colombie-Britannique, y a soulevé de fortes protestations. Un membre de mon gouvernement a été délégué au Japon pour conférer sur ce sujet avec le gouvernement du Japon.

L'écroulement subit et imprévu du pont cantilever, en voie de construction sur le Saint-Laurent, dans le voisinage de Québec, peut être regardé comme une calamité nationale; les pertes de vies occasionnées par cette catastrophe ont provoqué partout de grands regrets. Une commission a été nommée aux fins de s'enquérir des causes de ce désastre. Lorsque son rapport aura été reçu, il vous sera présenté. Il faudra aviser aux moyens d'achever le pont dans un temps raisonnable.

Il est très satisfaisant de constater que nonobstant les réductions considérables faites dans le tarif postal, les recettes du ministère des postes ont continué leur marche progressive. Les recettes considérables de cette partie de l'administration permettront à ce ministère de donner encore de plus grands développements aux communications postales du Canada.

Le moment est venu de placer, dans l'intérêt public, sous le contrôle du gouvernement fédéral, les compagnies de télégraphes et de téléphones pourvues de chartes du gouvernement fédéral. Un projet de loi sera présenté à cette fin.

Messieurs de la Chambre des Communes,

Les comptes publics pour les neuf mois finissant le 31 mars dernier, vous seront présentés sans délai.

Les prévisions budgétaires pour le prochain exercice fiscal seront soumises prochainement à votre approbation.

Honorables Messieurs du Sénat,

Messieurs de la Chambre des Communes.

Parmi les projets de loi qui seront soumis à votre étude se trouveront un projet de loi pour l'extension des frontières du Manitoba et d'autres provinces; un projet de loi à l'effet de pourvoir à la création d'annuités pour les vieillards; un projet de loi concernant les assurances; des projets de loi modifiant la loi électorale et l'Acte des terres du Canada.

Je recommande à votre attention réfléchie les divers sujets dont je viens de parler et j'espère que la lumière divine présidera à vos délibérations.

Il a plu ensuite à Son Excellence le Gouverneur général de se retirer et la Chambre des communes s'est aussi retirée.

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance.

PRESENTATION D'UN BILL.

L'honorable M. SCOTT, secrétaire d'Etat, présente au Sénat un bill intitulé: «Acte concernant les chemins de fer»; et le dit bill est lu la première fois.

Le Sénat s'est ajourné jusqu'à lundi, le 1er décembre à 3 heures p.m.

SENAT.

Séance du lundi, le 2 décembre 1907.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures p.m.

Prière et affaires journalières de routine.

QUESTION DES PECHERIES.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LOUGHEED: Mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, est-il prêt à déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre les autorités impériales, Terre-Neuve et le Canada, relativement à l'à-propos de soumettre à la Conférence de Lahaye la question des pêcheries?

L'honorable M. SCOTT: Je ne sais réellement pas s'il existe une correspondance de ce genre. Le gouvernement de Terre-Neuve a demandé au gouvernement canadien de se joindre à lui pour disposer ainsi de cette question, et j'ai répondu immédiatement, au nom du gouvernement canadien, que nous étions prêts à le faire. Les documents relatifs à cette affaire—quels qu'ils soient—seront déposés devant le Sénat. Il n'y a, je crois, qu'une ou deux lettres sur ce sujet; mais quelque soit leur nombre, le Sénat en sera saisi.

L'ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DU TRONE.

MOTION.

L'ordre du jour est la:

Prise en considération du discours prononcé par Son Excellence, le Gouverneur général, à l'ouverture de la quatrième session du dixième parlement.

Hon. M. BELCOURT—Honorables messieurs, une des principales dispositions de la loi organique de ce Parlement décrète que ses délibérations seront conduites dans l'une ou l'autre langue parlée par les deux grands éléments de notre population et une coutume, sanctionnée par un usage constant depuis la Confédération, veut que la fonction indispensable qui marque le commencement de chaque session, l'adresse en réponse au Discours du Trône, soit ou proposée ou appuyée dans la langue française.

Moins que tout autre, je ne saurais faire exception à la loi et déroger à la coutume, car je me plais à le reconnaître, mon élévation au Sénat constitue un hommage à l'élément français d'Ontario beaucoup plus qu'une reconnaissance de mes états de service et de mes faibles mérites. Aussi est-il juste et convenable que les premières paroles que j'ai l'honneur d'adresser à cette honorable Chambre le soient dans ma langue maternelle et celle de mes compatriotes que je suis appelé à représenter plus particulièrement au Sénat.

Pour eux et pour moi, je me hâte d'exprimer leur profonde reconnaissance et la mienne pour l'honneur qui leur a été fait, ainsi qu'à moi-même, par le Gouvernement du très honorable sir Wilfrid Laurier, en choisissant un des leurs pour remplacer au Sénat l'honorable Charles Eusèbe Casgrain, le premier sénateur canadien-français venant d'Ontario et qui, vingt années durant, a si dignement et si honorablement occupé un fauteuil dans cette Chambre. Mon prédécesseur avait une haute conception de la grande honorabilité et de la réelle importance du rôle de sénateur et il s'est toujours acquitté d'une manière parfaite des devoirs et des responsabilités que ce poste impose. Ce sera mon ambition de mériter qu'un jour on puisse faire de moi un éloge aussi sincère et aussi juste que celui que je me plais à adresser à sa mémoire.

Ces éloquentes paroles du représentant de Sa Majesté, fondées sur l'argument irréfragable des chiffres, établissent en même temps la mesure de notre prospérité et la part de louange que le Gouvernement est en droit de réclamer dans l'accomplissement de cet heureux résultat. Tout autre commentaire de ma part ne pourrait que diminuer la portée réelle du premier paragraphe du discours du Trône.

Le pays a le droit d'espérer que le Gouvernement appréciera que cette grande expansion, ce développement inouï de nos

richesses, de nos industries et de notre commerce impose des obligations nouvelles, des responsabilités plus grandes, un redoublement d'énergie et de vigilance et de nouveaux efforts, et je ne crois pas violer les traditions ou les convenances en affirmant que le record de l'administration actuelle est tel qu'il permet au pays d'entretenir l'espoir que le Gouvernement ne faillira pas à nous assurer la continuation du progrès matériel.

Le volume toujours croissant d'une immigration saine et conforme aux besoins, aux aptitudes et aux aspirations de la nation canadienne constitue un sujet de légitime réjouissance et contribuera dans une large mesure au développement du pays et au progrès général. Et si le problème qu'offre le peuplement de nos vastes domaines, encore inexploités, soulève dans le présent, comme il le fera probablement encore dans l'avenir, des difficultés nouvelles, il y a tout lieu de croire que le génie de notre peuple, son ambition et son patriotisme sauront en trouver facilement la solution. Ainsi la présente mission de l'honorable directeur général des Postes au Japon, aura, nous pouvons le croire, pour résultat de faire disparaître le malaise créé par l'opposition de nos concitoyens de la Colombie-Anglaise à l'entrée de certains Orientaux dans leur province.

Son Excellence nous informe que la contestation intervenue entre les gouvernements des Etats-Unis et de Terre-Neuve concernant les droits de pêche, droits et contestation qui intéressent le Canada, a été soumise au tribunal de La Haye. Une diplomatie de bonne aloi, espérons-le, saura inspirer à ce grand tribunal de la paix une solution équitable et juste des prétentions rivales soulevées par cet incident.

Je dois aussi des remerciements à l'honorable leader de cette Chambre pour l'honneur qu'il m'a fait en m'invitant à proposer l'adresse en réponse au discours que Son Excellence le Gouverneur général a prononcé à l'ouverture de cette session—et je tiens surtout à dire comme je suis ému et reconnaissant du si bienveillant et cordial accueil que j'ai reçu des honorables membres de cette Chambre, accueil qui m'a été accordé surtout pour la raison à laquelle j'ai fait allusion et aussi un peu, au moins je veux me permettre de le croire,

parce que j'ai la bonne fortune d'être connu de vous tous et d'avoir partagé avec vous, dans l'autre Chambre, pendant un grand nombre d'années, les travaux du Parlement canadien.

Le discours du Trône, cette année, est singulièrement remarquable, et a, j'en suis certain, déjà provoqué dans tout le pays un sentiment de bien vive satisfaction et de profonde reconnaissance, d'abord et avant tout, à la Divine Providence qui a si généreusement traité notre beau pays depuis quelques années, et en particulier durant celle que nous allons bientôt terminer, et puis à l'excellent Gouvernement qui a si sagement et si patriotiquement mis à profit et fait fructifier l'abondante bienfaisance du Dispensateur Universel. Nous ne pouvons tous, pas plus dans cette enceinte qu'au dehors, entretenir la même appréciation des faits et gestes du Gouvernement actuel, mais il est une chose que tout homme, ici comme ailleurs, ne saurait raisonnablement refuser à ce Gouvernement, c'est que sous son administration, la chose publique a grandi et prospéré d'une manière non seulement inouïe et inattendue mais aussi de plus en plus remarquable. L'expansion toujours croissante de notre commerce depuis l'avènement du Gouvernement Laurier a atteint un chiffre tel que les recettes du Trésor public des neuf derniers mois ont suffi pour acquitter les dépenses du fonds consolidé, du chemin de fer national transcontinental, les dépenses à compte du capital, des services spéciaux, et tous les autres déboursés du pays, laissant un surplus de trois millions de dollars applicable à l'amortissement de la dette publique.

Toutes les classes de notre société auront appris avec une grande satisfaction que les revenus postaux, ainsi que nous le déclare Son Excellence le Gouverneur général, ont continué leur augmentation rapide; elles verront dans cette augmentation et la preuve d'une excellente gestion de cette importante branche de notre administration publique et la corroboration des autres et nombreuses preuves de notre prospérité et en même temps la raison de croire que le Gouvernement ira plus loin dans la voie de fournir à tous une diminution dans le coût des communications postales.

Non moins réjouissante est l'annonce qui

nous est faite que les travaux de construction sur le chemin de fer national transcontinental ont été poursuivis avec toute la rapidité possible, malgré la difficulté de se procurer la main-d'œuvre et les matériaux, et qu'il y a déjà en opération 250 milles de cette grande artère de fer qui bientôt reliera les côtes de l'Atlantique à celles du Pacifique et qui nous fournira un moyen efficace de pourvoir au moins en grande partie aux nécessités urgentes de notre développement matériel. Il y a aussi lieu de penser que le Gouvernement du jour, conscient des exigences commerciales toujours plus grandes du pays et soucieux d'assurer sa prospérité en utilisant toutes ses ressources naturelles, donnera toute son attention et sa plus sérieuse considération au projet du canal de la baie Georgienne, auquel j'ai cru, dans l'intérêt du pays autant que celui de la capitale que j'ai eu l'honneur de représenter aux Communes pendant près de douze années, devoir consacrer le meilleur de mon temps et de mes efforts. A mon sens la canalisation de l'Ottawa est une mesure tout à fait indispensable à notre commerce, à l'écoulement des produits de nos vastes champs de l'Ouest, au développement et au progrès du pays. Et elle seule pourra nous assurer la suprématie pour le transport des produits du continent américain à laquelle nous donnent droit nos magnifiques voies fluviales, le Saint-Laurent et l'Ottawa, et notre proximité des grands ports de l'Europe.

Si je me suis permis de changer l'ordre du discours du représentant de Sa Majesté pour en faire l'analyse, bien imparfaite, que j'ai l'honneur de vous présenter, et si j'ai réservé pour la fin mon appréciation des paragraphes de ce discours qui ont trait à la Conférence Impériale et à la négociation d'un traité de commerce entre la France et le Canada, c'est qu'à mon humble avis ces paragraphes forment la partie la plus intéressante, la plus importante et la plus encourageante d'un discours d'ailleurs si plein d'intérêt et d'espérance.

La nouvelle que le Gouvernement canadien avait par l'entremise du ministre des Finances et du ministre de la Marine, réussi à négocier avec le gouvernement de la République Française une convention en vertu de laquelle nos relations commerciales avec la France seront grandement facilitées et étendues a été accueillie avec une satisfaction générale. Tous ont vu dans cet important événement une conséquence immédiate, un heureux résultat de l'«Entente Cordiale à laquelle Sa Majesté, notre illustre Roi, a si largement contribué.

Cette convention, et les relations plus étroites et plus suivies, et par conséquent plus amicales, qui en découleront, contribueront au progrès matériel des parties immédiatement intéressées et serviront en même temps à resserrer les liens d'amitié et de sympathie que l'alliance de la France et de l'Angleterre ont créés.

Ce nouveau Traité de Commerce constitue également la preuve de l'efficacité très réelle de l'entente cordiale et qu'elle n'a pas tardé à produire des résultats tangibles.

Pour nous, Canadiens, qui croyons fermement que notre loyauté à la Couronne d'Angleterre n'est nullement incompatible avec notre désir, notre détermination de réclamer et d'assurer au Dominion la liberté la plus complète en tout ce qui concerne ses intérêts et ses affaires propres, l'exercice du droit de négocier nous-mêmes nos traités de commerce, droit qui nous a été librement reconnu dans la circonstance, est la consécration de notre autonomie nationale.

Au reste la Conférence Impériale, qui a précédé de quelques semaines seulement la négociation du traité, avait eu pour principal résultat d'établir l'existence réelle de notre autonomie et avait fourni le moyen, comme l'occasion, d'en proclamer la sanction éclatante. Par la voie éloquente et pleinement autorisée de son représentant, le premier citoyen du Dominion, le Canada refusa de s'immiscer dans les affaires du Royaume-Uni, réclamant pour lui-même une liberté d'action complète.

Ce doit être pour tous un sujet de consolation et de réjouissance que cette conférence ait servi à consacrer et à proclamer d'une manière aussi solennelle et explicite le bienfait de notre autonomie nationale, qu'un groupe de citoyens peu clairvoyants et mal avisés semblaient vouloir laisser entamer.

Le Parlement du Canada, en affirmant son approbation et sa gratitude à l'occasion de l'attitude ferme, digne et éclairée de son représentant à la Conférence Impériale sera

l'interprète fidèle de tous les habitants de la Confédération. Tout le pays a applaudi à la manière admirable avec laquelle son mandataire s'est acquitté de la mission difficile qu'il lui avait confiée à la Conférence Impériale, et il est strictement vrai de dire qu'il en a été le génie inspirateur, le guide sûr et la force dirigeante.

Le brillant tableau que nous a offert Son Excellence ne serait pas une peinture complète si elle ne contenait une ombre, et le récit des événements marquants de l'année 1907 que nous en a fait le représentant du Roi eût été défectueux s'il n'avait pas fait mention du grand désastre qu'ont été l'écroulement du pont de Québec et la terrible perte de vies qui en est résultée. Il est à espérer que les pertes causées tant au pays qu'aux familles des malheureuses victimes seront réparées aussi promptement et complètement que possible.

Son Excellence nous indique aussi les sujets sur lesquels nous serons appelés à légiférer, et mon rôle en ce moment doit se limiter à exprimer la certitude que ces sujets importants recevront la considération la plus sérieuse et la plus suivie de nous tous.

Encore un mot et j'aurai cessé d'abuser de votre complaisante indulgence.

Le discours de Son Excellence le Gouverneur général contribuera, je ne puis en douter, à affermir l'attachement du peuple canadien à ses institutions nationales; il nous fera apprécier davantage les immenses ressources et avantages naturels de notre beau pays; il servira à accroître la confiance de tous dans le présent et l'avenir: il inspirera de nouvelles énergies et encouragera de nouveaux efforts; il aidera puissamment à l'accroissement et à la propagation d'un sentiment national sain, viril et constant; il éclairera notre patriotisme et nous aidera dans la tâche qui incombe au Canada de donner à ses institutions démocratiques modernes le plus complet et le plus heureux développement dont elles sont susceptibles.

Et l'honorable sénateur continue comme suit (en anglais):

(Traduction.)

Cette honorable Chambre voudra bien m'accorder un instant de plus pour ajouter quelques mots en anglais. Je veux simplement lui exprimer dans cette langue toute la satisfaction et la gratitude que me fait ressentir le cordial et généreux accueil qu'elle me fait présentement. J'espère que je pourrai toujours me conduire de manière à mériter ce bon acueil et à justifier ceux qui m'ont choisi comme l'un de vos collègues.

Je propose donc, secondé par l'honorable M. Campbell,

Que l'adresse suivante soit présentée à Son Excellence le Gouverneur Général pour remercier humblement Son Excellence du gracieux discours qu'Elle a bien voulu faire aux deux Chambres du Parlement :—

A Son Excellence le très honorable Sir Albert Henry George, Comte Grey, vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comte de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet ; Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de la Puissance du Canada.

Plaise à Votre Excellence :

Nous, très fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, le Sénat du Canada assemblés en Parlement, demandons qu'il nous soit permis d'offrir nos humbles remerciements à Votre Excellence pour le gracieux discours que Votre Excellence a adressé aux deux Chambres du Parlement.

L'honorable M. CAMPBELL: J'appuie avec un très grand plaisir la motion qui vient d'être faite par mon honorable ami, l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt). Il a traité le sujet si habilement et si éloquemment, qu'il n'est pas nécessaire que j'empiète beaucoup sur le temps de la Chambre pour exposer ce qui reste à dire. J'ai eu l'honneur d'entendre prononcer avant aujourd'hui bien des discours du trône et de prendre part aux débats qu'ils provoquèrent; mais je ne me souviens pas qu'aucun d'eux n'ait contenu autant de sujets importants que celui qui nous occupe aujourd'hui. Son Excellence a appelé notre attention sur des sujets qui méritent le plus sérieux examen.

Le grand développement industriel et commercial du pays; l'accroissement étonnant de l'immigration en Canada; le traité de commerce récemment conclu avec la France; le progrès fait dans la construction du chemin de fer national transcontinental; l'immigration des pays de l'orient; la grande augmentation du revenu du service postal, ainsi que les nouvelles mesures promises dans le discours du trône sont des sujets d'une grande importance, et les membres de

cette honorable Chambre ne manqueront pas de leur accorder leur plus sérieuse attention. Il est tout naturel que Son Excellence fasse avec orgueil allusion à l'étonnant développement de nos industries et de notre commerce. C'est avec joie et satisfaction, j'en suis sûr, que non seulement les membres de cette Chambre, mais aussi le public en général, constatent le merveilleux progrès du pays. Le progrès et la prospérité se manifestent partout; mais c'est seulement en examinant les chiffres contenus dans les tableaux du commerce et de la navigation, et en les comparant avec ceux des années précédentes et ceux des autres pays, que nous pouvons nous rendre parfaitement compte du grand progrès qu'a fait le Canada. Si nous remontons à quelques années en arrière, nous constatons qu'en 1886, la valeur du commerce extérieur du Canada n'atteignait que $189,000,000. Dix années après ce commerce s'était accru de $50,000,000, c'est-à-dire à $239,000,000. Je crois encore entendre résonner dans l'autre Chambre la voix de l'ancien ministre des Finances d'alors, qui exaltait ce signe éclatant de prospérité générale, ce grand progrès matériel accompli pendant cette période décennale, et représenté par une augmentation annuelle de $5,000,000. Et le ministre des Finances attribuait cette prospérité étonnate à la sage administration des gouvernants d'alors. Que devons-nous penser, aujourd'hui, en constatant que, durant les dix dernières années, le commerce du Canada s'est accru annuellement non de cinq, ou de dix, ou de trente millions, mais de près de trente-quatre millions de dollars annuellement depuis l'avènement au pouvoir des gouvernants actuels. L'année dernière, la onzième année d'administration du gouvernement actuel, le commerce extérieur du Canada s'est accru de la somme de $239,000,000 qu'il était en 1896, à pas moins de $617,000,000—ce qui accuse une augmentation de $67,000,000 sur le commerce extérieur de l'année 1906, et ce mouvement progressif se continue. Durant les quatre derniers mois de la présente année, en effet, notre commerce a continué de s'accroître, et si ce mouvement progressif ne s'arrête pas; s'il se maintient jusqu'à la fin de l'exercice financier, le volume du commerce atteindra un chiffre excédant $700,000,000. Y a-t-il dans le monde un autre pays pouvant accuser un aussi grand progrès? Allez aux Etats-Unis dont la richesse, la puissance et les immenses entreprises sont si vantées, et vous constaterez que leur commerce total ne représente que trente et quelques dollars par tête de la population, tandis qu'en Canada, dont nous ne faisons que commencer à nous rendre compte de l'immensité de ses ressources naturelles, le volume du commerce excède cent dollars par tête de la population. Cette augmentation remarquable attire naturellement et avec raison l'attention de Son Excellence dans son discours du trône. A cet heureux état de choses, il faut ajouter aussi que le revenu du pays s'est accru très considérablement, et ce fait est des plus satisfaisants, particulièrement à cette période de notre histoire, lorsque nous sommes engagés dans d'énormes dépenses—mais judicieuses—dont l'objet est d'approfondir nos ports; d'améliorer nos moyens de transport; de construire des voies ferrées transcontinentales, et d'exécuter une centaines d'autres entreprises importantes que le pays requiert afin de se tenir en rapport avec les besoins nouveaux. Ce fait, je le répète, est des plus satisfaisants, vu que cette augmentation du revenu nous permet de faire face à toutes nos dépenses sans nous obliger de recourir aux emprunts sur les marchés monétaires de l'ancien monde, comme la chose se faisait auparavant. Plus que cela. Notre revenu s'est accru sans imposer des charges additionnelles sur le peuple. En réalité, nous constatons une réduction du taux de la taxation. En 1886, sur chaque $100 de marchandises entrées dans le pays en franchise, ou frappées d'un droit, le trésor a perçu en moyenne $19.50. En 1896, la moyenne perçue fut de $18.28 pour 100; mais durant le dernier exercice nous avons réduit à $15.66 pour 100 le taux des droits. En d'autres termes, si nous avions aujourd'hui, le même tarif douanier qui existait en 1896, les consommateurs canadiens auraient à payer en droits de douane plus de huit millions de dollars sur les marchandises importées, qu'ils ne paient aujourd'hui; et c'est la raison pour laquelle nous avons allégé les charges qui pesaient sur le peuple. Nous avons abaissé autant que possible les barrières qui paralysaient nos industries et notre commerce. Comme conséquence, le commerce du pays s'est déve-

loppé à un point qui dépasse toutes les prévisions. Le peuple est plus riche; il est plus en état de se procurer les marchandises dont il a besoin, parce qu'il a beaucoup moins de droits à payer sur ces marchandises qu'autrefois.

Son Excellence nous déclare que, durant les neuf derniers mois, nous avons pu non seulement procéder à l'exécution des grands travaux publics, et payer les dépenses de tous genres; mais que nous avons pu en outre mettre de côté trois millions de dollars pour l'amortissement d'autant de la dette publique. Peut-on annoncer à un parlement un état de choses plus satisfaisant? J'ose dire que jamais en Canada, avant aujourd'hui, une situation financière aussi satisfaisante n'a été présentée au parlement, et Son Excellence y fait allusion avec un sentiment d'orgueil bien légitime.

Son Excellence fait aussi allusion à la grande augmentation de l'immigration. C'est un problème que nous avons à résoudre. Nous possédons des millions d'acres de terre dans notre grand Nord-Ouest, et nous avons dans la région septentrionale d'Ontario et de Québec d'immenses richesses naturelles qui ne sont pas encore exploitées. Nous ne faisons que commencer à nous rendre compte de l'énormité de ces richesses. Nous avons besoin de l'appoint de colons des divers pays du monde pour ouvrir et développer nos immenses territoires. Nous éprouvons donc un vif plaisir en apprenant que le grand courant d'immigration qui se portait auparavant vers les Etats-Unis, a fini par se tourner vers le Canada, et qu'il s'est développé, durant les derniers dix mois finissant le 31 octobre dernier, au point de nous donner 254,077 nouveaux colons. Ce chiffre accuse une augmentation de 59,103 sur le nombre des immigrés reçu en Canada durant la période correspondante de l'année précédente. Puis, ce qui est non moins satisfaisant, c'est le fait que plus de 40 pour 100 de ces nouveaux arrivés nous viennent des Iles britanniques. Si ce courant d'immigration se continue jusqu'à la fin de l'année, près de 300,000 nouveaux colons étrangers se seront établis en Canada, durant la présente année. Tout satisfaisant que soit cette affluence d'immigrés, cet état de choses nous impose de nouvelles obligations. Ces nouveaux colons ne nous viennent pas seulement des Iles britanniques et des Etats-Unis; ils nous viennent aussi de la France, de l'Allemagne, de la Hollande, des pays scandinaves et d'autres contrées européennes. Ils parlent différentes langues et ont différentes croyances religieuses. Quelques-uns d'entre eux sont ignorants et imbus de préjugés sectaires. Ils ont une bien faible conception des institutions libres ; ils se rendent peu compte du fait que le titre de citoyen libre implique des devoirs et des responsabilités à côté des privilèges obtenus. Quels sont nos devoirs à l'égard de cette catégorie de colons ? Notre devoir est d'assimiler cette grande agglomération de colons d'origine différente, et en faire des citoyens loyaux non seulement au Canada, mais aussi à l'empire britannique. Ils nous viennent de différents pays : ils ont été élevés sous des lois et des institutions différentes, et ils tournent naturellement leurs regards vers leur pays natal, le foyer de leurs ancêtres et de leur enfance, foyer qu'ils ne peuvent oublier, foyer qui faisait dire à l'un des plus nobles poètes de l'Ecosse :

Land of my sire, what mortal hand can e'er untire
The filial bond that knits me to the rugged strand.

Bien que nous ne puissions nous empêcher d'admirer leur amour et leur dévouement pour leur pays natal, il n'en est pas moins de notre devoir de nous efforcer de leur faire comprendre les avantages que leur offrent nos institutions libres, et d'en faire de loyaux citoyens du Canada et de l'empire britannique. Naturellement, il n'est que juste de réserver notre plus profonde loyauté de pays dans laquel nous vivons, et, sous l'égide des institutions britanniques dont nous sommes tous fiers, et, appuyés sur l'expérience du passé, nous pourrons résoudre les différents problèmes épineux que l'avenir nous posera.

Son Excellence fait aussi allusion au traité de commerce conclu avec la France. Je ne connais aucun sujet plus digne de notre attention. Nous avons fait un commerce considérable avec la France. En 1896, il s'élevait à près de dix millions de piastres. En 1907 il n'a atteint que onze millions ; mais malheureusement pour le Canada, ce commerce a consisté principalement en importations de la France. En 1896, la valeur de nos importations de

France fut de $7,698,000, et nos exportations à la France n'atteignirent que $2,120,000. L'année dernière, les importations de France s'élevèrent à $9,273,517, tandis que nos exportations n'ont été que de $1,757,786. L'on peut donc voir que, si le volume de notre commerce avec la France s'accroit, le chiffre de nos exportations à ce pays a diminué. En vertu du traité français qui nous sera soumis, je crois, bien que nous n'ayons pas encore eu le temps de l'étudier à fonds, que le commerce avec la France se développera considérablement, et que nous exporterons à ce pays beaucoup plus de nos produits que par le passé. Il n'y a aucun doute que le régime de ce traité sera profitable aux deux pays qui l'ont conclu, et j'espère que, grâce à ce traité, une grande quantité de nos produits manufacturés et de notre matière première trouveront en France un débouché profitable à celle-ci comme au Canada.

Durant les quatre derniers mois, notre commerce avec la France s'est élevé à plus de $4,700,000. Il s'est constamment accru, et notre nouveau traité avec ce pays ne manquera pas de l'accroître davantage. J'entrevois que dans un avenir rapproché, ce commerce ne s'élèvera pas seulement à neuf millions, mais à vingt-cinq, à trente ou quarante millions, et chacun de nous désire que ce résultat se produise.

Son Excellence a aussi fait allusion à la très satisfaisante condition dans laquelle se trouve le revenu du ministère des Postes. Je ne sache pas qu'il y ait rien qui se rattache plus étroitement aux relations domestiques, financières et autres des habitants du pays que le service postal de Sa Majesté. Malheureusement, dans le passé, ce même service ne fut pas très bien administré. Les documents officiels établissent que notre service postal fut, pendant de nombreuses années, très mal administré. Qu'il me suffise de dire qu'en 1876, nos bureaux de poste reçurent 41,000,000 de lettres, et que les recettes et dépenses du service postal de cette année-là se soldèrent par un déficit de $474,000. En 1886, il fut expédié par la poste 71,000,000 de lettres, et le déficit s'éleva à $911,000. En 1896, le nombre de lettres transportées fut de 116,000,000 et le déficit fut de $781,000. Remarquez maintenant le changement. Il y eut alors un changement de gouvernement. L'honorable leader de cette Chambre fut élevé au poste de secrétaire d'Etat, tandis que l'honorable ministre du Commerce reçut la portefeuille de cette dernière branche de l'administration. La charge de premier ministre fut confiée à sir Wilfrid Laurier qui, depuis dix ans, a tenu les rênes du pouvoir et dirigé les destinées du pays, et quel changement s'est accompli, durant cette période, dans les affaires publiques, et, particulièrement, dans le service postal ! Dans ce dernier service, durant les dernières années qui précédèrent le changement de gouvernement auquel je viens de faire allusion, le transport des lettres accuse cette simple augmentation de 71,000,000 à 116,000,000 de lettres ; tandis que, de 1896 à 1906, il a été mis aux bureaux de poste du pays pas moins de 323,000,000 de lettres, et, au lieu d'un déficit à enregistrer, notre service postal, durant cette période, accuse un surplus de $1,000,000. Puis, ce résultat n'est pas purement accidentel. Il est l'effet normal d'une habile administration. Comment s'est-il produit ? Il s'est produit simplement par la pratique d'une saine économie ; en supprimant les dépenses inutiles : en dirigeant le service d'après la règle des affaires ; en augmentant les facilités postales, et en réduisant le port des lettres. Par exemple, en 1899, la dernière année du port de trois centins, nous avons expédié par la poste 150,000,000 de lettres. L'année suivante, avec le port de deux centins par lettre, le nombre de lettres expédiées s'est élevé à 179,000,000—soit une augmentation de 29,000,000. Or, le transport d'un million de lettres ne coûte pas plus cher au pays que le transport d'un millier de lettres, bien que le revenu, dans le premier cas, soit plus considérable. Nous avons établi plus de 2,000 nouveaux bureaux de poste ; le transport des malles s'étend, aujourd'hui, sur douze millions de milles de plus qu'en 1896. L'augmentation des facilités postales permet aux uns et aux autres de correspondre aisément entre eux. Le public en général a profité de ces facilités postales, et, au lieu de produire un déficit, ces facilités ont produit un surplus considérable.

Chacun doit reconnaître qu'un grand progrès a été réalisé dans la construction du chemin de fer national transcontinental. On a construit 250 milles de ce chemin à l'ouest de Winnipeg, et cette section trans-

porte déjà du grain. Presque toute la division orientale du chemin est donnée à l'entreprise, et des milliers d'hommes sont employés sur cette division dont la construction est poussée avec rapidité. C'est une entreprise publique qui mérite l'approbation de tous les membres de cette Chambre. Dira-t-on que le chemin de fer national transcontinental est construit une seule journée trop tôt ? Peut-on douter que l'augmentation du trafic le rende nécessaire? J'ai remarqué cette observation faite récemment devant l'association des producteurs de pommes, d'Ontario, savoir qu'il y avait dans cette province seulement pour $1,000,004 de pommes pour lesquelles on ne pouvait obtenir des wagons réfrigérateurs pour les transporter au marché. Ce fait seul prouve que nous avons besoin d'un plus grand nombre de wagons et de facilités pour le transport des produits de notre immense Nord-Ouest, ou pour répondre aux demandes pressantes des millions de colons vigoureux qui l'habitent. Nous ne pouvons rester dans l'inactivité. Nous devons ou marcher en avant ou retrograder, et à mesure que l'immigration nous arrive, des embranchements de chemins de fer doivent être construits pour mettre les nouveaux colons en état de transporter leurs approvisionnements et leurs produits. Ce serait donc une politique des plus folles que de ne pas procéder rapidement à la construction de ce chemin de fer national transcontinental et d'autres voies ferrées partout où le besoin s'en fait sentir.

Son Excellence fait aussi allusion à quelques projets de loi qui doivent être soumis à notre attention. L'un d'eux se rapporte à l'opportunité de placer sous le contrôle du gouvernement les lignes télégarphiques et téléphoniques. Nous avons divers problèmes à résoudre et, entre autres, celui de régler les rapports entre le travail et le capital. La loi adoptée par le parlement, l'année dernière, connue sous le nom de loi Lemieux, a, dans une grande mesure, aplani les difficultés qui existaient entre le capital et le travail. Elle s'applique seulement aux travaux d'utilité publique ; mais je crois qu'elle a déjà réglé et prévenu plusieurs grèves dans des entreprises privées. Avec le temps, je n'ai aucun doute que son application ne devienne de plus en plus efficace et que sa portée s'étendra aux compagnies

industrielles aussi bien qu'aux entreprises d'utilité publique. Nous avons des monopoles nationaux tels que, ceux du télégraphe et du téléphone, et le problème à résoudre est celui de savoir comment nous pourrions en disposer de manière à satisfaire le public, c'est-à-dire, soit en en faisant une propriété publique, ou en les mettant sous le contrôle du public, ou autrement. Pour ma part, je n'ai jamais été convaincu qu'il fût de l'intérêt public que le gouvernement acquière la propriété de ces grands services. Je ne crois pas que ce serait une sage politique ; mais j'approuve cordialement la ligne de conduite adoptée par le gouvernement, qui est d'avoir sous son contrôle tous les services d'utilité publique de cette nature. Nous accordons aux compagnies chargées de ces services des chartes ; nous leur conférons le pouvoir de construire des lignes à travers nos propriétés ; d'y ériger des poteaux et d'imposer au public certains tarifs sur la transmission des messages. Les pouvoirs qui leur sont ainsi conférés sont considérables, et le gouvernement, comme protecteur des intérêts publics, devrait assumer immédiatement le contrôle sur ces lignes et en régler les tarifs. Je suis très heureux que le gouvernement se propose d'adopter cette politique. Je ne sais pas encore au juste comment cette question sera résolue, ou si ce contrôle sera confié à la commission des chemins de fer, ou à toute autre autorité ; mais à tout événement, le but visé mérite l'approbation du pays.

Les autres mesures promises sont aussi d'une grande importance. Nous avons un autre problème à résoudre. C'est celui concernant l'éternel conflit qui existe entre les employés et les employeurs, entre les exploiteurs et les exploités. Ce sont là autant de questions difficiles à résoudre. Le progrès général du pays sera peut-être lent ; mais qui peut douter qu'avec une vue claire du but à atteindre et le courage requis, nous puissons réussir dans la tâche que nous avons entreprise et qui est de créer une nation? Il y a dans le discours du trône plusieurs autres questions que je pourrais convenablement examiner; mais je ne désire pas le faire, vu la manière très habile dont le proposeur de la présente motion les a déjà exposées. Je me contenterai d'ajouter que je dois mes plus sincères remercie-

ments pour la bienveillante manière dont j'ai été accueilli comme nouveau membre du Sénat canadien. J'espère, honorables messieurs, que mon entrée dans cette Chambre ne sera pas seulement utile à moi-même, mais aussi au pays en général : que mes relations avec chacun de mes honorables collègues auront toujours un caractère agréable et cordial, et que personne n'aura à regretter ma présence ici.

L'honorable M. LOUGHEED : Je suis convaincu que la gauche de cette Chambre se joint à la droite pour offrir leurs plus chaleureuses félicitations à ceux qui viennent d'être élevés au Sénat aux dépens de la Chambre des Communes. Mon courage se ranime toujours quand je vois cette confiance dont sont pénétrés ceux qui abandonnent leurs sièges des Communes pour accepter le titre de sénateur. Nous sommes constamment en présence du spectre qui se dresse sous la forme d'une réforme du Sénat ou de son extinction, et lorsque des hommes publics, appartenant au parti dominant et connaissant, sans doute, la pensée de leurs leaders, ou du gouvernement, se décident à sacrifier leurs aspirations aux positions qu'ils peuvent obtenir de ce dernier, ou à se faire transférer de la sphère mondaine des Communes à la position plus élevée du Sénat, nous comprenons que le jour de la réforme du Sénat—et surtout de son extinction—est encore quelque peu éloigné. On ne saurait trouver rien de plus flatteur pour le Sénat que l'acceptation de sièges dans son sein par des hommes ayant occupé et occupant encore aujourd'hui un rang très élevé dans le parti libéral. Quand je songe à la manière dont mon honorable ami de Kingston (sir Richard Cartwright) dénonçait, jadis, le Sénat et tous ses actes —étant habilement appuyé par son actif lieutenant, l'honorable sénateur de Wellington (M. McMullen) ; et si je jette les yeux sur d'autres points de cette Chambre, c'est-à-dire sur d'autres hommes qui n'ont cessé, tous les ans, de faire pleuvoir leurs dénonciations sur nos têtes, c'est certainement pour moi un spectacle curieux que de les voir maintenant au milieu de nous, c'est-à-dire, dans ce même Sénat. Ce fait est, selon moi, l'hommage le plus flatteur qui puisse être rendu au Sénat. J'espère—et mon espoir est partagé, j'en suis sûr, par tous les membres de la droite, que les honorables sénateurs qui ont été présentés, ici, à l'ouverture du parlement, occuperont longtemps leur siège dans cette Chambre qu'ils honorent déjà par leurs qualités personnelles et la compétence avec laquelle ils ont proposé, aujourd'hui, l'adresse en réponse au discours du trône. Je suis convaincu que, bien qu'ils aient abandonné ce qui est généralement considéré comme étant la plus active des deux Chambres du parlement fédéral, ils trouveront dans le Sénat une sphère d'action où ils pourront se rendre également utiles au pays.

En jetant les yeux sur la présente adresse, je constate que son premier paragraphe contient virtuellement tout le credo politique du parti libéral, qui est rempli d'hérésies politiques et de fausses représentations, du moins aux yeux des incroyants qui siègent à la gauche de cette Chambre. Il sera de mon devoir, avec la permission de la Chambre, de consacrer quelques instants à signaler autant que je le pourrai quelques-unes de ces fausses représentations. Qu'il me soit permis tout d'abord de faire remarquer que le remarquable développement du commerce canadien auquel ce paragraphe fait allusion en termes si pompeux, n'est pas nécessairement l'indication d'une prospérité aussi grande qu'on veut le faire paraître. Le développement du commerce auquel il est fait allusion, si on veut bien se donner la peine de l'analyser, se trouve principalement dans les importations aux dépens de nos exportations. Les honorables membres qui voudront bien prendre le temps d'analyser les tableaux du commerce, constateront que, nonobstant le développement en question, nos exportations sont tombées à un chiffre inférieur à celui de l'avant dernière année, et, aujourd'hui, nous nous trouvons réellement en présence d'une balance du commerce contre le Canada d'environ $118,000,000. Naturellement, les économistes n'ont jamais été d'accord sur l'effet que peut produire la balance du commerce ; mais les deux partis politiques en Canada doivent admettre que, pour que la prospérité règne en Canada, il faut nécessairement que nos exportations excèdent nos importations.

Quand nos gouvernants actuels sont arrivés au pouvoir, le ministre des Finances félicita le pays et le gouvernement de ce

qu'il était en état de constater une balance du commerce en faveur du Canada, et, pendant les cinq ou six années qui ont suivi immédiatement l'avènement au pouvoir du parti libéral, la balance du commerce est restée en notre faveur; mais par suite de ce que je considère comme ayant été la politique imprévoyante du présent gouvernement, la balance du commerce s'est depuis retournée contre nous, et nous nous trouvons maintenant en présence d'une balance opposée de $118,000,000, comme je l'ai dit, il y a un instant. Le Canada est particulièrement un pays emprunteur. Or, jusqu'à ce que nos ressources aient été développées, et jusqu'à ce que les grandes entreprises publiques dans lesquelles nous nous trouvons engagés aient été entièrement exécutées, le Canada devra être nécessairement un pays emprunteur. Il devra, de temps à autre, s'adresser aux grands marchés monétaires du monde pour en obtenir de l'argent destiné à mener à bonne fin ses grandes entreprises. Or, les obligations qui en résulteront ne pourront être rencontrées qu'avec le produit de nos exportations. L'intérêt sur notre dette doit être payé, et cet intérêt ne peut certainement pas être payé à même le produit de nos importations. L'intérêt dû sur notre grande dette publique contractée pour l'exécution de nos grands travaux d'utilité publique doit être nécessairement, comme je l'ai dit, payé à même le produit de nos exportations. S'il en est ainsi, non seulement le gouvernement, mais le public en général est intéressé à ce que la balance du commerce revienne de notre côté. Le gouvernement actuel, j'en suis sûr, doit reconnaître déjà la fausseté de la doctrine économique à laquelle il semble adhérer, aujourd'hui. En dépit des félicitations adressées au pays relativement à l'immense développement de notre commerce; en dépit de la satisfaction exprimée par le discours du trône, ou de la musique triomphante—pourrais-je ajouter—que mon honorable ami d'York-centre a fait entendre, et qui ressemble beaucoup aux airs sifflés du bambin passant devant un cimetière, il y a actuellement ce fait brutal, dont j'ai parlé, et qui est une balance énorme du commerce contre nous, dont le chiffre est de $118,000,000.

Puis, pourquoi le gouvernement s'est-il écarté, l'année dernière, de la politique privilégiée en faveur de la Grande-Bretagne, adoptée il y a quelques années? Depuis l'adoption par le gouvernement actuel du tarif de préférence, les importations de la Grand-Bretagne au Canada—aux dépens, comme je l'ai dit, de nos exportations—se sont accrues presque de $50,000,000. Les honorables membres de la droite continueront, sans doute, à se prononcer en faveur d'un tarif de préférence; mais que voyons-nous? Une loi adoptée, l'année dernière, établit un tarif intermédiaire dont l'effet est de réduire le tarif privilégié à un taux n'excédant pas 10 pour 100 du privilège accordé. Et pourquoi cela? Si toute cette prospérité dont parlent les honorables membres du parti libéral, depuis plusieurs années, existe réellement; ou si cette prospérité est solidement démontrée par la raison et la logique comme étant le résultat d'une politique de préférence, s'est-on donné le mot, l'année dernière, pour s'écarter de cette politique en adoptant un tarif intermédiaire? Que signifie ce tarif? Il signifie qu'au lieu d'accorder à la Grande-Bretagne un privilège ou traitement de faveur représenté par une réduction de tarif de 33 pour 100, nous avons dit aux autres pays: "Nous sommes prêts à vous accorder le même traitement, pourvu que nous recevions de vous quelque chose en retour—c'est-à-dire que nous vous accorderons un traitement de faveur pourvu qu'il y ait réciprocité; pourvu que vous nous accordiez un traitement identique à celui que nous vous accordons." Tout ce que nous avons à faire est de jeter les yeux sur le commerce que la Grande-Bretagne fait, aujourd'hui, avec nous. Nous trouvons qu'en Angleterre, les plus hautes autorités sont d'avis que l'action du gouvernement canadien a été un mouvement rétrograde, ou l'abandon de l'attitude prise par lui en substituant au tarif privilégié un tarif intermédiaire qui réduit pratiquement de 10 pour 100 le premier de ces tarifs. Et pourquoi cela? C'est afin de protéger nos exportateurs. Puis, pourquoi avons-nous négocié un nouveau traité de commerce avec la France? Est-ce pour favoriser nos importateurs? Mon honorable ami qui a appuyé la présente adresse, a touché la note qui a inspiré l'adoption de ce traité. Il nous a fait connaître le volume de nos importations de France, que nous faisons aux dépens de nos exportations à ce dernier

pays. La valeur de nos importations de France s'élève, aujourd'hui, à onze millions contre un million seulement d'exportations. Quel est le but qu'avait notre gouvernement en négociant un nouveau traité de commerce avec la France? N'a-t-il pas eu en vue d'augmenter nos exportations à la France, et de réduire nos importations de ce dernier pays? Or, quel effet produira ce traité sur le traitement de faveur accordé à la Grande-Bretagne? Ce traité aura pour effet de nous faire acheter en France des marchandises à des conditions plus avantageuses que celles offertes par la Grande-Bretagne. En dépit de toute prétention contraire, je soutiens que cette politique est un aveu formel de l'insuffisance du tarif privilégié accordé à l'Angleterre il y a une dizaine d'années, par notre gouvernement, et de la faute commise par ce dernier en refusant d'accepter rien en retour. Puis cette balance du commerce de $118.-000,000 contre nous, doit nécessairement représenter quelque chose. Elle représente l'augmentation de revenu dont se vante, aujourd'hui, le gouvernement. Ce dernier se vante de ce que le revenu annuel du pays s'est accru par sauts et par bonds jusqu'à son chiffre actuel qui est heureusement ou malheureusement, d'une centaine de millions de dollars environ. Le revenu, pendant le prochain exercice financier, atteindra, sans doute, la somme de cent millions de dollars, et les honorables membres de la droite félicitent le pays sur cet énorme revenu, et sur son accroissement continu. Ils remontent à l'année 1896, dernière année du régime conservateur, alors que le revenu n'excédait pas $27,000,000. Je crois qu'en 1896, lors de l'avènement des gouvernants actuels au pouvoir, le revenu fédéral du Canada ne dépassait pas $27.-000,000.

L'honorable sir RICHARD CARTRIGHT: Il était de $37,000,000.

L'honorable M. LOUGHEED: Soit, la somme de $37,000,000.

Nos honorables gouvernants se sont persuadés que la taxation n'a pas été augmentée. Je crois pouvoir dire que je n'ai pu encore rencontrer, partout où je suis allé dans le pays un seul homme pouvant se faire illusion au point de croire, comme le font présentement les membres du parti libéral, que nonobstant l'augmentation du revenu que nous percevons, aujourd'hui, la taxation n'a pas été accrue. L'intérêt personnel est seul capable de produire un aveuglement du genre de celui auquel je fais présentement allusion, et qui pousse les honorables membres du parti libéral à féliciter le pays de ce que la taxation n'a pas augmentée, et de ce que, bien que la population ne se soit accrue que d'un cinquième, le revenu public a augmenté de 200 pour 100. Si le public canadien payait $37,000,000 de taxes en 1896, et s'il paie $100,000,000 de taxes, en 1907, peut-on ignorer sérieusement ici, la provenance de ces $63,000,000 d'augmentation? Ne provient-elle pas de la taxation? Naturellement, je parle présentement des douanes et du revenu de l'accise—l'augmentation du revenu provenant principalement de ces deux sources. On veut tout simplement baragouiner, ou se créer un mot d'ordre en prétendant que la taxation du pays ne s'est pas accrue depuis 1896. Q uels que soient les calculs que vous puissiez faire, d'où vient le revenu? Il sort de la bourse des particuliers, ou des consommateurs, et il a atteint le chiffre que j'ai mentionné. Peu importe, du reste, le nom pouvant être donné à la source du revenu; peu importe que l'augmentation du revenu provienne d'un tarif de revenu. J'ai lu dans la presse libérale que le parti libéral repousse l'idée de prélever le revenu public au moyen d'un tarif désigné sous le nom de tarif protecteur. Les membres de ce parti ne veulent pas être considérés comme protectionnistes; ou comme sympathiques aux fabricants; ou comme ayant adopté le tarif de leurs prédécesseurs au pouvoir. Ils prétendent ne prélever que le revenu nécessaire au moyen d'un tarif, dit " tarif de revenu ". Or, chacun sait qu'un tarif de cette nature peut être des plus onéreux, ou que les contribuables peuvent être saignés au blanc par un tarif de ce genre. C'est de cette manière que le gouvernement du Canada prélève actuellement un revenu annuel d'une centaine de millions de dollars contre trente-sept millions prélevés sous le régime protecteur. Quelle différence peut-on trouver en faveur d'un tarif de revenu qui soumet le peuple à une pareille taxation—puisque tout ce revenu provient de la bourse de la masse des consommateurs? Ainsi donc, d'après le point de vue dont je me suis servi pour discuter la présente question, je

constate que le développement du commerce et du revenu du pays, mentionné dans le discours du trône en termes si pompeux—développement mentionné dans des termes que nous avons écoutés avec un grand plaisir, sinon avec satisfaction—n'est pas un fait dont le gouvernement doit s'énorgueillir. Mon honorable ami qui a appuyé la présente addresse, est remoute jusqu'a l'année 1896, qu'il prend comme le point de départ de la prospérité actuelle du pays.—point de départ coincidant avec l'avènement au pouvoir de mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, et de mon très honorable ami, le ministre de l'Industrie et du Commerce. Il nous a dit que c'est à partir de cette date que la prospérité a commencé à se faire sentir en Canada. Cette prétention tend à faire croire qu'antérieurement à cette date, bien que le parti conservateur ait été virtuellement l'initiateur; le parti qui ait créé les bases de notre prospérité; qui ait construit notre édifice politique et social. D'après mon honorable ami, jusqu'à 1896, le pays n'a été gouverné que par des lilliputiens, des pygmées, comparativement aux hommes d'Etat que nous possédons aujourd'hui. Si, comme le prétend mon honorable ami, le pays doit sa prospérité actuelle au génie de nos hommes d'Etat actuels, il semble que, en présence de la crise commerciale qui nous menace aujourd'hui, ces mêmes hommes d'Etat—ces sorciers, ces magiciens, ces conjurateurs du parti libéral—de lever leur baguette magique et de dissiper les nuages qui flottent aujourd'hui, au-dessus du monde des affaires. S'ils réussissent à dissiper ces nuages: si les temps durs dont nous sommes les victimes, particulièrement dans l'ouest du Canada, sont améliorés grâce à leur habileté, nous leur attribuerons alors tout le mérite qu'ils réclament, c'est-à-dire la prospérité qu'ils nous annoncent pompeusement depuis si longtemps. Mais jusqu'à ce qu'ils aient accompli cette prouesse, et qu'ils nous aient sortis de la crise actuelle, je resterai certainement un incroyant.

Un autre sujet méritant notre attention, et que je trouve dans le premier article de l'adresse est ce qui peut être considéré comme étant la politique financière du gouvernement contre sa politique fiscale. Aucune autorité financière en matière de banque n'approuvera la manière dont le gouvernement dépense son revenu. Dans le discours du trône le gouvernement se vante d'avoir prélevé un revenu tellement considérable, qu'il a été en état non seulement de faire face aux dépenses portées au débit du compte du revenu consolidé, mais aussi aux dépenses portées sur le compte du capital pour la construction du chemin de fer national transcontinental, et d'avoir appliqué une balance de trois millions à la réduction de la dette publique. Qui peut oublier le temps où mon honorable ami, le ministre de l'Industrie et du Commerce avait l'habitude de dénoncer les surplus annoncés par le gouvernement?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: C'est une habitude que je n'ai jamais eue. C'est sir Charles Tupper qui se permettait de formuler ces dénonciations.

L'honorable M. LOUGHEED: Je crois que le très honorable sénateur a admis avec lui que le gouvernement n'avait pas le droit de réclamer un excédent. Est-ce que le peuple du Canada consentira à la dépense colossale qui a été imposée au pays et qui doit être prise sur le revenu? Est-ce qu'il consentira à ce que notre revenu soit détourné de la circulation où il devrait être, pour l'immobiliser dans des dépenses qui devraient être prises sur le capital? Consentira-t-il à créer une crise sur le marché financier, dont nous souffrons dès à présent? Comme je l'ai déjà dit, le Canada doit nécessairement être un des pays qui empruntent de l'argent. Jusqu'à ce que nos grandes entreprises aient été terminées, le Canada doit lancer des emprunts sur les grands marchés monétaires, y négocier ces emprunts et employer cet argent à faire des améliorations dans le pays. Mais nous voyons le gouvernement d'aujourd'hui imposer au peuple une taxe, et pour quelle fin? Pour faire face aux dépenses que le gouvernement fait pour le pays? Non pas; mais en réalité pour payer les énormes dettes que nous avons contractées récemment. Est-ce que le peuple de notre pays va consentir à l'augmentation des taxes qui lui seront imposées, si cette politique doit continuer d'être mise en application? Il nous faut faire face aux dépenses qu'entraînera la construction du Grand-Tronc-Pacifique et qui s'élèveront à plus de cent millions de dollars. Est-ce que le pays, comme l'indique le discours du trône, va assumer cette responsabilité immense? J'oserais dire que pas une autorité financière

au Canada n'approuvera cette doctrine. Qu'est-ce que cela veut dire? En supposant que nous ayons raison de prélever un revenu de cent millions, nous retirerons ainsi, au moins, cinquante milions de la circulation de l'argent du peuple, parce que je me rappelle la divergence d'opinions qui se manifestèrent en 1893, parmi les différents chefs du parti libéral relativement à la somme nécessaire à l'administration des affaires du Dominion à l'avènement au pouvoir du parti grit. Qui peut oublier la lutte que se firent mon très honorable ami, le très honorable premier ministre et deux ou trois autres chefs du parti libéral relativement à la réduction qui devait être faite dans les dépenses prises sur les fonds consolidés et autres du Dominion. Nous ne pouvons pas avoir oublié ce qu'a dit le parti libéral en 1893, alarmé qu'il était alors de la dépense d'environ trente millions. Nous ne pouvons pas oublier ce qu'a dit, à Ottawa, durant les élections de 1893, l'honorable sénateur:

Nous ne pouvons faire autrement que de nous alarmer en face de la grande augmentation de la dette publique et des dépenses annuelles du Dominion et en face de la lourde taxe imposée, comme conséquence, au peuple, par les gouvernements qui se sont succédés depuis 1878 et nous demandons que la plus stricte économie soit exercée dans l'administration du gouvernement du pays.

Et puis mes honorables amis se mirent à discuter à qui mieux mieux pour savoir quelle somme pouvait être épargnée sur l'énorme dépense de 1893. Le très honorable premier ministre, parlant sur le sujet, à Brampton, dit ceci:

Les dépenses du pays ont tellement augmenté que le peuple ne peut plus en porter le fardeau. Je vous promets que si vous portez notre parti au pouvoir nous réduirons les dépenses de deux ou trois millions par année.

Puis le très honorables premier ministre crut devoir promettre encore plus et dit:

Si nous arrivons au pouvoir, nous suivrons l'exemple de M. Mackenzie, et je dis que, bien que nous soyons incapables de fixer les dépenses au montant qu'elles atteignaient sous son gouvernement, nous pouvons les réduire de trois millions de dollars par année.

Puis mon très honorable ami le ministre de l'Industrie et du Commerce parut sur la scène et ne voulut pas être éclipsé par le premier ministre et il dit:

Personnellement, je n'hésite pas à dire que je considère qu'une dépense annuelle de $40,000,000—ou de $38,000,000—est absolument trop considérable pour les ressources actuelles du Canada. Je dis que c'est une honte pour le gouvernement chargé de l'administration des affaires du pays de venir nous demander de faire la dépense annuelle de $38,000,000 par année pour des fins fédérales. Monsieur, la chose est absolument injustifiable.

L'honorable M. FERGUSON: Qui a dit cela?

L'honorable M. LOUGHEED: Le très honorable ministre du Commerce et il a renchéri et il a dit:

Je le répète, ces $38,000,000—ne parlons pas de $40,000,000—forment une somme formidable que le peuple doit payer. Quand la population des Etats-Unis était de 20,000,000, ses dépenses pour les fins fédérales s'élevaient à peine à $22,000,000.

Et quelques-uns des chefs moins importants renchérirent sur ce qu'avaient dit mes honorables amis qui guidaient alors le parti libéral. Nous voyons que sir William Mulock osa presque garantir que nos taxes pouvaient être réduites de trois ou quatre millions, et M. Charlton promit qu'elles seraient réduites de cinq millions. Enfin d'honorables sénateurs, qui siégeaient alors sur l'autre côté de la Chambre, lorsque leur parti arriva au pouvoir, voulurent réduire les dépenses du pays à trente millions. Or les honorables sénateurs étaient alors dans l'opposition ; mais ils s'attendaient à arriver au pouvoir. Ils prévoyaient suffisamment ce qui allait arriver, ils entrevoyaient leur avènement au pouvoir ; mais qu'ont-ils fait pour réduire les dépenses depuis qu'ils ont le pouvoir en mains ? Au lieu de les réduire, ils les ont virtuellement triplées. Je désire faire remarquer une autre chose relativement à ces dépenses. Si les honorables ministres ont l'intention d'exécuter des travaux à même l'argent destiné à défrayer les frais d'administration, ils vont retirer des sommes considérables de la circulation, qui devraient être remplacées par de l'argent étranger, comme cela s'est toujours fait dans notre pays. Il est bien évident que si le gouvernement dépense cinquante millions du revenu pour faire des travaux pour lesquels des emprunts pourraient être faits sur les marchés étrangers il empêchera la circulation d'une égale somme sur notre marché financier et augmentera le malaise qui se fait actuellement sentir. Je ferai aussi remarquer que l'administration des caisses d'épargnes postales n'est pas de nature à faire cesser l'embarras financier dont souffre aujourd'hui le Canada. Je constate que le gouvernement

maintient à proprement parler une réserve d'environ vingt-cinq pour cent sur la circulation des billets de banques et des caisses d'épargnes postales, en d'autres termes, que nous avons virtuellement une réserve en or d'environ $40,000,000. Nous nous énorgueillissons de la solvabilité de nos banques, de notre système de banques ; et je ne crois pas qu'un homme qui se connaît en matières financières au Canada puisse critiquer ce système ; cependant nous constatons que nos banques n'ont qu'une réserve d'environ 15 pour cent pour garantir les dépôts et la circulation ; et cependant cette réserve est considérée comme suffisante pour faire face aux exigeances financières du Canada. Nous n'avons pas assez d'argent en circulation pour répondre aux besoins financiers du Canada. Nous n'avons pas assez d'argent en circulation pour satisfaire les besoins du pays, et cependant nous constatons que le gouvernement du jour maintient une réserve de vingt pour cent. Maintenant je prétends simplement qu'en ce qui concerne cette réserve, en temps de crise financière, elle devrait être considérée et elle serait considérée par plusieurs comme une garantie financière suffisamment forte, et le gouvernement devrait avec cette réserve faire cesser le malaise dont nous souffrons, pourvu que cette réserve ne tombe pas au-dessous de la réserve maintenue par les banques pour garantir la circulation et les dépôts. Une autre politique qu'on suivrait priverait le pays d'une circulation d'argent sur laquelle il a droit de compter. Ces dépôts iraient probablement aux banques. Nous avons dans les banques d'épargne postales des dépôts qui dépassent la somme de six millions. Si ces dépôts n'étaient pas reçus et détenus par le gouvernement ils seraient sans doute faits dans les banques constituées en corporations et ils seraient mis en circulation, sujets aux mêmes conditions qui s'appliquent à l'argent mis en circulation et aux autres dépôts des banques. Voici à quoi je veux en venir : Si le gouvernement a détourné de l'argent de la circulation ordinaire en créant une forte réserve excédant la somme qui est requise ou en dépensant la somme que nous avons reçue en dépenses prises sur le capital, dépenses qui auraient dû être payées par de l'argent étranger, la circulation de l'argent du pays est limitée à ce montant. Je crois que le gouvernement doit étudier cette question. C'est l'article de l'adresse qui m'a fait songer à cela. J'ai demandé aujourd'hui à mon honorable ami s'il pourrait déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance relative aux négociations qui ont été entamées pour soumettre la question des pêcheries au tribunal de La Haye. Il serait opportun d'avoir quelques renseignements pour discuter cette très importante question. Les questions internationales qui surgissent entre les Etats-Unis et notre pays fréquemment attirent plus l'attention des Etats-Unis que celle du Canada, et invariablement nous constatons que le peuple des Etats-Unis appuie plus énergiquement les réclamations de nos voisins que le peuple canadien n'appuie nos réclamations ; au Canada, malheureusement, ces questions sont simplement des questions théoriques qui permettent de faire de beaux discours. Nous ne nous occupons pas de ces questions ou nous nous en occupons bien peu. La conséquence c'est que le public n'appuie nos réclamations que lorsque le gouvernement s'en occupe ou que les tribunaux d'arbitrage les étudient. Aussi est-il opportun que le peuple du Canada reçoive tous les renseignements relatifs à de pareilles questions. J'avouerai que je ne comprends pas comment il se fait que cette question ait été soumise au tribunal de La Haye. Jusqu'à tout récemment les autorités impériales ont soutenu la validité des réclamations de Terre-Neuve, et comme nous nous sommes intéressés à la même question, il devient très important pour le Dominion que le peuple canadien soit bien renseigné avant que la question soit soumise au tribunal de La Haye. J'ai eu occasion d'étudier cette question en rapport avec cette adresse, et il me semble que le fait de soumettre cette question à ce tribunal équivaut à abandonner la position qu'ont prise énergiquement Terre-Neuve, le Canada et les autorités impériales. La Grande-Bretagne est la seule nation civilisée, je crois, qui ait accordé aux étrangers le droit de partager les richesses qu'offrent ses pêcheries, et cela sans rémunération, dans la zone maritime de Terre-Neuve et du Canada. Quand on songe que les concessions que l'Angleterre a faites ont été faites gratuitement, sans espérance d'avoir rien en retour, on songe que les Etats-Unis peuvent demander même ce qui est absolument irraisonnable. Les Etats-Unis ont prétendu

qu'en vertu du traité de leur indépendance ils avaient des droits égaux à ceux dont jouissent les sujets anglais dans les pêcheries de Terre-Neuve et sur les côtes du Canada. La question resta controversée jusqu'à la conclusion du traité de 1818, et depuis cette époque jusqu'à ce que l'article du traité de Washington fût abrogé, en 1885, les Etats-Unis n'ont pas demandé de jouir des privilèges qu'ils demandent à présent. Il me semble que le fait d'acquiescer à cette demande constitue un des points les plus importants de la cause qui a été étudiée en rapport avec la question de l'Alaska. Cet acquiescement, qui s'est continué, on pourrait dire, depuis la guerre de l'indépendance jusqu'à la révocation de l'article du traité de Washington, devrait assurément permettre de définir les droits de Terre-Neuve et du Canada. A mon avis, le plus déplaisant aspect de cette question c'est l'attitude provocante qu'a prise le secrétaire d'Etat actuel des Etats-Unis.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur voudra-t-il être assez bon pour lire le premier article du Traité à propos duquel cette question est soulevée ?

L'honorable M. LOUGHEED : Il se lit de la manière suivante :

Attendu que des différends se sont élevés au sujet de la liberté que les Etats-Unis réclament pour leurs habitants de pêcher, de sécher et de préparer le poisson sur certaines côtes, dans certaines baies et criques des domaines de Sa Majesté Britannique en Amérique, il est convenu, entre les hautes parties contractantes, que les habitants des dits Etats-Unis posséderont pour toujours, en commun avec les sujets de Sa Majesté Britannique, le droit de prendre des poissons de toute espèce sur cette partie de la côte sud de Terre-Neuve, qui s'étend du Cap Ray aux îles Rameau, sur la côte ouest et nord de Terre-Neuve, depuis le dit Cap Ray jusqu'aux îles Quirpon, sur les rivages des îles de la Madeleine; et aussi sur la côte, dans les baies, dans les havres et les criques, depuis Mont-Joli, sur la côte nord du Labrador, jusqu'au détroit et dans le détroit de Belle-Isle, et de là, vers le nord, tout le long de la côte, sans préjudice, cependant, à aucun des droits de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Et que les pêcheurs américains auront pour toujours la liberté de pêcher et de sécher le poisson dans aucune partie des baies, des havres et des criques non encore colonisés de la région sud de la côte de Terre-Neuve ci-dessus décrite mais dès que la même région sera colonisée, il ne sera pas permis aux dits pêcheurs de sécher ou de préparer le poisson dans ces endroits ainsi colonisés, sans avoir au préalable fait pour cette fin des arrangements avec les habitants, les propriétaires et les possesseurs du terrain. Et les Etats-Unis par le présent renoncent pour toujours à la liberté dont ils ont joui ou que réclamaient leurs habitants de prendre, sécher ou préparer le poisson dans les limites de trois milles marins de toutes les côtes, de toutes les baies ou criques des domaines de Sa Majesté Britannique en Amérique qui ne sont pas compris dans les limites ci-dessus mentionnées. Pourvu toutefois, que les pêcheurs américains soient admis à entrer dans ces baies ou havres pour y chercher un refuge, y faire des réparations à leurs bateaux ou pour y acheter du bois et y prendre de l'eau, mais pour aucune autre fin. Mais ils devront être assujétis aux restrictions qui pourront être jugées nécessaires pour les empêcher d'y prendre, sécher et préparer le poisson et d'aucune autre manière abuser des privilèges qui leur ont été réservés.

Je dirai que ce qui fait la différence entre les autorités britanniques, y compris, naturellement, Terre-Neuve et le Canada, c'est le dernier article qui se lit comme suit :

Mais ils devront être assujétis aux restrictions qui pourront être jugées nécessaires pour les empêcher d'y prendre, sécher et préparer le poisson et d'aucune autre manière abuser des privilèges qui leur ont été réservés.

Les Etats-Unis à présent prétendent qu'ils ne sont pas sujets à la souveraineté des autorités impériales ou coloniales et ils contestent au Canada et à Terre-Neuve le droit de légiférer d'aucune manière pour restreindre le plus possible le privilège de pêcher dans la zone maritime dont il s'agit.

L'honorable M. SCOTT : Non. Relativement à Terre-Neuve, à propos de laquelle l'honorable sénateur a fait la première citation, et relativement aux îles de la Madeleine et à une partie du Labrador.

L'honorable M. LOUGHEED : Je puis me tromper, et je n'ai pas eu l'intention de dire qu'ils avaient le droit de pêcher dans nos propres havres. Ils ont le droit de venir y chercher un abri contre les tempêtes, y prendre des vivres et de l'eau, mais ils prétendent que les autorités impériales ou canadiennes n'ont pas le droit de légiférer pour les empêcher de jouir d'aucun de leurs privilèges. Mais j'ai voulu parler, en étudiant la correspondance volumineuse qui a été échangée, de l'esprit qui animait, à ce sujet, le département du secrétariat d'Etat quand il a réglé hâtivement cette question avec les autorités impériales—esprit qui doit être condamné en des termes les plus énergiques en ce qui concerne le Dominion du Canada et la colonie de Terre-Neuve. M. Root, en écrivant, en 1905, aux autorités impériales, a dit :

Je me crois obligé de demander avec instance au gouvernement de la Grande-Breta-

gne de faire remarquer au gouvernement de Terre-Neuve que les dispositions de la loi que j'ai citées sont incompatibles avec les droits qu'ont obtenus les Etats-Unis en vertu du traité de 1818 et doivent être abrogées, et qu'en attendant et sans délai le gouverneur en Conseil sera requis par une proclamation, qu'il est autorisé à lancer en vertu de l'Acte concernant les vaisseaux de pêche étrangers, de suspendre l'application de la loi.

L'écrivain fait ce commentaire-ci :

Lord Clarendon a fait, un jour, des commentaires sur le ton extraordinaire du message du président et sur le manque voulu de cette déférence et de cette courtoisie que les différents pays sont tenus d'observer en traitant publiquement de questions internationales, ajoutant que si le gouvernement anglais voulait à ce sujet, entamer des négociations, il ne pouvait le faire qu'à la condition que l'Angleterre fît droit à toutes les réclamations des Etats-Unis.

Depuis le temps de lord Bathurst jusqu'au temps de lord Salisbury le gouvernement impérial a positivement refusé de prendre en considération les réclamations des Etats-Unis. Cependant, malgré la longue protestation contre ces réclamations, nous voyons que le secrétaire aux colonies, apparemment sans raison, et en dépit de la protestation du Nouveau-Brunswick, a accordé aux Etats-Unis un *modus vivendi* et a soumis cette question au tribunal de La Haye. Je dis que cela est un signe de faiblesse, et qu'il est quelque peu regrettable que nous soyons appelés à faire allusion à cette question sans avoir devant nous les renseignements qu'il nous faudrait posséder pour la traiter intelligemment. J'avais eu d'abord l'intention de parler sur différents autres articles de l'adresse ; mais ayant été entraîné sur cette question plus loin que je ne le soupçonnais, j'hésite à continuer mon discours. Mes honorables amis, le proposeur et le secondeur, ont donné un si bon exemple en prononçant de brefs discours, —que la Chambre aurait aimé cependant voulu plus longs, j'en suis convaincu.—que j'hésite à parler plus longuement. Je me bornerai à exprimer l'espérance que ces honorables sénateurs vivent encore longtemps pour faire bénéficier ce corps important de leurs talents hors ligne.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je suis très heureux que nous nous entendions, mon ami et moi, au moins sur une question. Effectivement, je me joins à lui pour louer l'habileté dont ont fait preuve le proposant et le secondeur de l'adresse. Les deux sont pour moi de vieux amis et de vieux camarades, et je puis assurer la Chambre que, d'après mon expérience personnelle, elle les trouvera dignes de siéger ici; et j'exprimerai aussi, avec mon ami, le désir de les voir continuer de faire honneur à cette Chambre, malgré les mauvais sentiments que peuvent entretenir à leurs égards les membres de l'autre Chambre. Il y a un vieux proverbe qui dit que les hommes maladifs sont ceux qui vivent les plus vieux, et je crois que ce proverbe se vérifiera à propos du Sénat, comme il s'est vérifié à props d'autres corps délibérants. Je comprends en grande partie pourquoi mon honorable ami est disposé à se moquer des preuves sur lesquelles mes honorables amis le proposant et le secondeur ont attiré l'attention relativement à l'extraordinaire prospérité dont le peuple du Canada a joui sous l'administration actuelle. Je ne suis pas surpris que mon honorable ami et quelques-uns de ses amis pensent que peut-être qu'en somme la Providence n'a pas distribué ses faveurs avec autant de partialité qu'on pourrait le croire. Personnellement j'ai eu de mauvais jours et de beaux jours, et je me rappelle bien comme les prédécesseurs de mon honorable ami avaient l'habitude de vouer le gouvernement de M. Mackenzie et de ses collègues à la réprobation publique, parce que des circonstances exceptionnelles les empêchaient d'assurer la prospérité du pays. Ils remplirent leurs devoirs dans la mesure de leurs forces et de leurs talents, mais il est parfaitement vrai qu'en raison de trois mauvaises récoltes successives et en raison de la dépression financière du monde entier, ils furent incapables de maintenir la prospérité du Canada. J'ai remarqué, cependant, que les honorables membres de l'opposition, quand ils eurent à faire face à de pareils désastres, changèrent d'opinion et vinrent à la conclusion que les meilleurs gouvernements du monde ne peuvent pas toujours maintenir ou rétablir la prospérité du peuple canadien. Je me rappelle parfaitement que sir Charles Tupper et sir John Macdonald prétendirent qu'aucun gouvernement ne pouvait rester au pouvoir s'il était incapable de créer et d'augmenter la prospérité du Canada. Qu'ils soient jugés par leurs paroles. Le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir à une époque de grande dépression commerciale et financière, et, depuis onze ans, au moins, ce qui est un espace de temps raisonnablement long, le Canada a

joui, sous cette administration-ci, à tous les points de vue, d'une prospérité dont il n'avait jamais joui auparavant et qui contraste d'une manière très remarquable avec le progrès que le pays a connu durant les dix-huit années écoulées de 1878 à 1896. L'honorable sénateur semble ne pas vouloir comprendre la différence entre les deux régimes. Il a parfaitement raison de dire qu'en 1896 moi et d'autres libéraux nous étions d'avis qu'il était nécessaire d'exercer la plus grande économie dans l'administration des affaires publiques. Nous avions raison de parler dans ce sens-là. Il est un fait aussi triste qu'indéniable que le Canada alors perdait la fleur de sa population, non pas par dizaine de mille, non pas par centaine de mille, mais par millions. Je crois que ce n'est qu'après l'avènement au pouvoir du gouvernement actuel, que l'exode du Canada fut enrayée et que, pour remplacer ceux qui partaient, nous vîmes affluer des pays étrangers, notamment des Etats-Unis, qui avaient reçu des centaines de mille de nos meilleurs sujets, des colons disposés à coloniser nos terres de l'Ouest. Et l'honorable sénateur a été assez bon pour parler longuement de l'industrie et du commerce de notre pays. J'ai sous la main le rapport du commerce de 1873 à 1897, et j'attirerai simplement l'attention de mon honorable ami sur un petit fait.

Je remarque qu'en 1892 les importations et les exportations d'articles bruts s'élevaient pour le Canada à $214,000,000, en chiffres ronds. En 1896, après une période de quatorze années, ou en 1896, après une période de treize années, le commerce et l'industrie du Canada ont augmenté de $214,000,000 à $218,000,000, soit une magnifique augmentation, en quatorze ans, de $14,000,000. Depuis 1896, lorsque nous arrivâmes au pouvoir, le commerce et l'industrie du Canada se sont accrus de $231,000,000 à $546,000,000, durant une période de moins de treize ans, une période de onze ou douze année. Dans un cas, durant une période de treize ans, l'augmentation a été d'environ $14,000,000, dans l'autre, l'augmentation a été, durant une période de onze ou douze ans, de $316,000,000.

Or, avec tout le respect que je dois à mon honorable ami, je crois qu'il y a une différence entre les deux régimes. Je crois que nous sommes justifiables aujourd'hui d'augmenter les dépenses et les revenus lorsque nous constatons que la somme du commerce et de l'industrie du Canada a augmenté, durant une période de temps donnée, de trois cents et quelques millions contre quatre millions durant deux périodes de treize années. Voilà un exemple entre plusieurs. L'honorable sénateur dit que nous avons gaspillé les ressources du Canada, que nous avons trop employé les moyens qui pouvaient, autrement, aider au développement du Canada relativement au revenu que nous avons perçu. J'aurai un mot à dire, plus tard, sur le sujet ; mais, en attendant, je désire savoir comment mon honorable ami s'est procuré les chiffres qu'il nous a donnés récemment. Mon honorable ami, si j'ai bien compris ses chiffres,—et l'on me reprendra, si je me trompe en quoi que ce soit,—a dit que la balance du commerce contre nous est de $118,000,000. Est-ce que je fais erreur ?

L'honorable M. LOUGHEED : Elle formera cette somme, si les calculs actuels sont exacts.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : J'ai cru que l'honorable sénateur voulait parler de la balance du commerce actuelle, parce que s'il veut en parler, il se trompe beaucoup. Tant qu'il ne montrera pas par des chiffres comment la balance du commerce contre nous s'élève à $118,000,000, je ne comprendrai pas facilement ce qu'il entend dire. Si nos exportations ne sont pas égales à nos exportations, je ne vois pas que cela fasse subir une perte au peuple du Canada. Je crois me rappeler—à moins que je me trompe beaucoup—que la balance du commerce contre l'Angleterre s'est constamment accrue par centaines de millions de louis sterling, non pas des dollars, durant un espace de temps si long qui moi et mon savant ami ne peuvent s'en rappeler. Je suis porté à croire que l'Angleterre n'est pas plus pauvre parce qu'elle a eu très longtemps contre elle une forte balance de commerce. On peut prétendre, avec un semblant de raison, que la balance du commerce qu'il prétend exister contre nous signifie que nous avons vendu les articles exportés avec un grand profit, et que nous avons fait un profit considérable sur les importations qui nous reviennent en échange de nos exportations. Voilà une théorie aussi bonne que celle que prône mon honorable ami. Si mon honorable ami

parle des importations faites au Canada, il verra que, plusieurs item se rapportent à six, sept ou huit millions payés pour des articles de ménage importés par les immigrants au Canada. Est-ce qu'il trouve que cette somme constitue un fardeau très lourd pour le peuple du Canada ? Est-ce qu'il croit qu'une pareille balance de commerce doit nous être désavantageuse ? Voilà comment la balance du commerce continuera, j'espère, d'apparaître contre le Canada. Il y a une autre chose sur laquelle je désire appeler l'attention. Quand vous parlez de la balance du commerce contre le pays et notamment contre un pays qui reçoit à présent, par année, deux ou trois cent mille immigrants, dont un grand nombre possèdent des talents et des capitaux ; quand, dis-je, vous parlez de cette balance, il y a deux choses que vous ne devez pas oublier ; vous ne devez pas oublier que cette forte immigration est indirectement la cause de la balance du commerce contre nous, et que les immigrants comme ceux que nous recevons valent individuellement beaucoup pour le peuple du Canada. Je ne voudrais pas fixer une somme pour chaque immigrant que nous recevons. Je sais que de hautes autorités aux Etats-Unis ont calculé que la valeur d'un immigrant était de $1,000. Si mon honorable ami s'alarme de la balance du commerce que nous avons contre nous, qu'il multiplie par 1,000 deux ou trois cent mille --je donne cela comme exemple—et il constatera que la balance du commerce se changera en une forte somme en notre crédit, si nous continuons de recevoir des immigrants dans la proportion que nous les recevons à présent.

L'honorable M. LANDRY : Que dites-vous des Doukhobors ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si nous recevons quelques milliers de Doukhobors et dix fois plus d'autres colons, je pense que nous pourrons continuer à les tolérer. Je suis heureux de dire à l'honorable sénateur qui m'a interrompu que bien qu'il y ait quelques fanatiques parmi les Doukhobors, je suis informé qu'il y a parmi eux des gens laborieux et énergiques et que leurs enfants et probablement eux-mêmes deviendront, sous nos institutions, dès qu'ils se seront un peu plus mêlés à notre peuple, deviendront, dis-je, des citoyens aussi bons qu'on pourrait les désirer. Comme je le remarque, mon honorable ami et moi différons d'opinion sur cette question de la balance du commerce. Je ne crois pas qu'il soit probable que nous nous entendions jamais absolument sur ce sujet ; mais je lui dirai que nous ne devons pas nous attrister, que le pays ne doit pas s'alarmer du fait qu'il y a eu une balance de commerce considérable contre nous, et, à moins que je ne me trompe absolument, je demanderai à mon honorable ami d'être assez bon pour se reporter aux années durant lesquelles ses amis étaient au pouvoir, et il verra qu'à cette époque il y avait une balance de commerce considérable contre le Dominion du Canada. Prenez quelques-unes des années dont j'ai parlé. Voyez 1882. Nos exportations totales représentaient $102,000,000 ; les articles destinés à la consommation représentaient une somme de $112,000,000 ; toutes les importations nominales représentaient une somme de $198,000,000. Voyez 1893, toutes les exportations représentaient $98,000,000. Les articles importés pour la consommation représentaient $123,000,000. Comme je l'ai dit, il n'a qu'à songer à la mère patrie, et il comprendra qu'après avoir fait toutes les déductions possibles pour cette partie des importations qui représentent les capitaux anglais placés dans des pays étrangers, il y a eu, durant plusieurs années, une très forte balance de commerce contre la Grande-Bretagne, et je ferai, de plus, remarquer à l'honorable sénateur, s'il est alarmé de l'appauvrissement que subit le peuple en raison de cette forte balance de commerce et en raison de l'énorme somme de revenus qui est perçue, qu'il est très singulier que tandis que nous avons ainsi appauvri le peuple, les dépôts faits dans les banques, qui sont formés en grande partie des épargnes du peuple, se sont élevés—je parle de mémoire—d'environ deux cent millions à environ six cent millions cette année, ce qui constitue une augmentation de trois à quatre cent millions épargnés sur les revenus du peuple et évidemment déposés dans les banques. L'honorable sénateur prétend qu'il est flatteur et avantageux pour nous que le peuple ait payé, en 1896, trente-sept millions et qu'il paie maintenant cent millions pour les dépenses générales. Le temps me manque et je craindrais d'ennuyer la Chambre si je faisais un état de ce que nous avons réellement payé. Je crois qu'il

serait plus exact de dire que le peuple a payé, en 1896, trente-sept millions et que durant l'année qui vient de s'écouler il a payé environ soixante-sept millions, le reste provenant de déboursés réels faits à même le fonds consolidé.

L'honorable M. LOUGHEED : Me sera-t-il permis de faire remarquer qu'en 1896 le revenu des douanes et de l'accise formait la somme de vingt-sept millions et plus, et non pas de trente-sept millions.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je sais cela parfaitement ; mais l'honorable sénateur a parlé de la dépense totale prise sur le fonds consolidé, si je l'ai bien compris.

L'honorable M. LOUGHEED : Si mon honorable ami désire retrancher du revenu tous les autres item, sauf ceux des douanes et de l'accise, il devrait borner son argumentation . . .

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Dans un cas, vous auriez $27,000,000. Il est vrai que vous auriez $27,000,000 dans l'autre, mais, comme l'honorable sénateur le sait, cela comprend un fort excédent, un surplus variant entre seize et vingt millions. J'étais aussi dans l'erreur sur un point, sur un point très important, à propos duquel je diffère d'opinion avec lui. Il dit qu'ils ont payé en 1896 $37,000,000. Le peuple a payé beaucoup plus que cela. Le peuple alors portait le fardeau de taxes plus lourdes qu'il ne paie aujourd'hui. La seule différence c'est qu'en 1896 il aurait dû être versé au trésor une plus forte partie des sommes payées, comme taxes, par le peuple. D'après le système que l'honorable sénateur approuve, une partie de ces sommes fut versée au trésor, et une très forte partie, plus forte que celle d'aujourd'hui, tomba dans les poches des amis de l'honorable sénateur, qui avaient obtenu du parlement du Canada le droit de taxer le peuple, suivant leur bon plaisir ; le fait est que beaucoup plus d'argent fut alors payé par le peuple du Canada que ce qui est payé par lui à présent. J'aimerais que le peuple du Canada payât moins ; mais c'est là une question que je ne suis pas prêt à discuter par le menu.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami tient-il compte de la différence dans la valeur des marchandises importées aujourd'hui et celle des marchandises importées en 1896 ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Une raison excellente. Une grande partie de l'augmentation est nominale. Il n'y a aucun doute possible là-dessus. Les gages sont plus élevés, le coût de la vie et le coût des matériaux sont plus élevés, et une grande partie des dépenses supplémentaires dont il se plaint sont dues à ces causes, qui ne peuvent être contrôlées par le gouvernement, mais qui en grande partie proviennent, sans aucun doute, de la prospérité dont le pays, heureusement, a joui depuis plusieurs années, et je dirai qu'il y a une autre différence à observer. En 1896, et longtemps auparavant, la population du Canada n'avait aucunement augmenté et les revenus du peuple du Canada ont augmenté dans une plus grande proportion qu'auparavant. Dans un autre endroit j'ai donné des preuves satisfaisantes pour établir que la population du Canada a augmenté comme l'indiquent les rapports du commerce et de la navigation. Au reste, si nous dépensons plus aujourd'hui, c'est que la population du Canada augmente dans une plus grande proportion qu'autrefois. Dans un autre endroit aussi j'ai donné à la Chambre des preuves satisfaisantes pour établir que la population du Canada, de 1878 à 1896, a augmenté beaucoup moins que le recensement l'indiquait, et je n'ai aucun doute que les prévisions que j'ai eu l'honneur de faire un jour se sont réalisées et que si un recensement avait eu lieu en 1896, comme je l'aurais voulu, ce résultat aurait pu être démontré ; et il aurait été prouvé qu'en dix-huit ans la population du Canada n'avait pas augmenté de plus de huit ou neuf cent mille. Aussi, durant les années qui se sont écoulées depuis que nous sommes arrivés au pouvoir, tout porte à croire que la proportion a été relativement plus grande, mais que l'augmentation de la population a doublé, sinon triplé, comparée à l'augmentation qui a lieu durant les dix-huit années que nos prédécesseurs ont été au pouvoir. L'honorable sénateur désire savoir—et sa question est parfaitement juste et légitime—pourquoi le gouvernement du jour taxe le peuple plutôt que d'emprunter de l'argent pour l'exécution des travaux publics. L'honorable sénateur demande,—je suppose que je comprends sa question—pourquoi nous n'avons pas réduit les taxes

et fait des emprunts pour l'exécution des travaux publics. Si les taxes sont lourdes pour le pays, si les taxes retardent le progrès du pays, il n'y a pas le moindre doute qu'il serait plus sage de réduire les taxes et d'emprunter de l'argent. Si, au contraire, le fardeau des taxes est comparativement facile à porter, et puis s'il y a un excédent, il s'agit alors de savoir s'il vaut mieux réduire les taxes et emprunter de l'argent ou maintenir les taxes et empêcher que la dette publique s'accroise, et cela dans l'intérêt de nos successeurs immédiats ou dans notre propre intérêt. Je ne suis nullement porté à blâmer l'honorable sénateur d'avoir appelé l'attention de la Chambre sur cette question. Je crois qu'il serait probablement plus sage de payer avec nos revenus ce qu'il nous faut payer pour les travaux publics et d'emprunter de l'argent pour le reste. Je n'ai pas le moindre doute que les travaux gigantesques auxquels l'honorable sénateur a fait allusion obligeront le gouvernement du Canada à emprunter de l'argent en temps convenable ; mais je ferai remarquer à l'honorable sénateur qu'il aurait été inopportun et malheureux que ce gouvernement, cette année ou les années dernières, eût été obligé d'emprunter plusieurs millions sur le marché anglais. Telles que les choses existent, le gouvernement, en employant l'excédent qu'il a eu, a pu jusqu'ici se dispenser d'emprunter à des taux désavantageux, et je crois que les autorités préposées à la perception du fisc, auxquelles mon honorable ami a fait allusion, admettront avec moi qu'il vaut mieux, si nous le pouvons, payer nos dettes à même notre revenu que d'emprunter de l'argent sur le marché anglais.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : J'allais demander à l'honorable ministre s'il existe une dette d'environ neuf millions de dollars qu'on appelle la « dette flottante » ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : La chose est très possible. Notre crédit est assez bon, et nous pouvons payer nos billets, mais mon honorable ami ne parle pas d'une dette de neuf millions ou de vingt-neuf millions ou de cinquante millions. C'est une question qui prête beaucoup à la discussion. Je ne m'oppose pas le moins du monde à ce que mon honorable ami soulève cette question, mais l'honorable sénateur devra se rappeler que diverses causes, entre autres, la guerre des Boers, les énormes pertes d'argent subies durant la récente guerre russo-japonaise, les paniques financières qui ont eu lieu aux Etats-Unis et ailleurs, l'honorable sénateur devra se rappeler, dis-je, que le marché anglais, auquel il a fait allusion, et sur lequel nous devons compter pour emprunter de l'argent, a été dans des conditions défavorables, que la valeur des consolidés anglais a baissé comme elle ne l'avait pas fait depuis trente ou quarante ans, et en faisant cette assertion je dois déclarer que ces consolidés ont été réduits de trois à deux et demi pour cent. Ce n'est pas un temps favorable pour emprunter de l'agent. Si les circonstances étaient plus favorables, si les choses étaient dans des conditions normales, je comprendrais la critique de mon honorable ami, et je dirais qu'il faut de toute nécessité étudier la question de savoir s'il ne vaut pas mieux pour nous emprunter de l'argent que d'appliquer l'excédent des taxes à l'exécution des travaux publics. A propos, j'aimerais à poser une question à mon honorable ami. Il a des amis dans l'autre Chambre. Il semble croire—il se peut que je ne diffère pas absolument d'opinion avec lui—que la taxe, bien que moins lourde qu'autrefois, est encore trop lourde et devrait être réduite. Alors pourquoi les honorables députés qui dirigent l'opposition dans la Chambre des communes n'ont-ils pas fait, si je me rappelle bien—et d'honorables sénateurs peuvent me reprendre, si je me trompe—n'ont-ils pas fait, dis-je, des motions demandant la réduction des taxes? Comment se fait-il que dans toutes leurs attaques et tous leurs assauts contre le gouvernement, ils n'ont pas, à ma connaissance, fait une seule motion demandant la réduction des taxes imposées au peuple du Canada? Si mon honorable ami a eu connaissance d'une pareille motion, je le prierais de me l'indiquer. Peut-être pourrais-je m'entendre avec mon honorable ami sur l'opportunité de réduire les taxes; mais je dois dire que je n'ai jamais eu connaissance de la motion dont il s'agit. Je crois, au contraire, que mon honorable ami constatera que ces honorables députés et leurs partisans ont reproché au gouvernement de n'avoir pas augmenté les taxes du peuple, quand ils avaient été priés de le faire. Voilà ce dont se sont plaints les amis de l'honorable sénateur au parlement et ail-

leurs, et ils ont, je crois, plus d'une fois exprimé l'opinion que nous devions élever le tarif aussi haut que l'échafaud de Haman pour exclure les marchandises étrangères, pour doubler, tripler et quadrupler, suivant le cas, les taxes imposées au peuple du Canada.

L'honorable M. LOUGHEED: C'est un partisan du très honorable ministre qui a dit cela.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: Quel est son nom?

L'honorable M. LOUGHEED: Je vous donnerai son nom plus tard.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: S'il est un de ses partisans, il doit être un nouveau converti. Je sais ce que vous avez fait lorsque nous étions dans l'opposition. Je pourrais utiliser un échafaud aussi haut que celui de Haman, mais je ne m'en servirais pas pour faire ce que mon honorable ami désirerait.

L'honorable M. LOUGHEED: Il a demandé cela au gouvernement actuel dont il avait été l'appui durant dix années.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: Il a demandé l'augmentation des taxes, mais le gouvernement ne l'a pas approuvé sur ce point-là. L'honorable sénateur a touché une autre question, il a fait remarquer—si je l'ai bien compris—qu'il serait bon pour nous de diminuer notre réserve d'or. L'honorable sénateur, je crois, se trompe là. Il est parfaitement vrai qu'il n'est pas nécessaire de maintenir une très forte réserve d'or pour garantir la circulation des billets que le gouvernement distribue parmi le public; mais l'honorable sénateur sait sans doute que le montant de la circulation des billets que nous émettons est en réalité un montant très restreint. Nous avons sans doute—je parle de mémoire—une circulation d'environ quinze millions en billets d'un dollar, deux dollars, et quatre dollars. Mais ce qu'on nomme la circulation pour la garantie de laquelle nous maintenons une réserve d'or est une chose tout à fait différente. Nous ne maintenons pas cette réserve pour garantir le paiement des billets qui représentent une somme comparativement insignifiante. Nous la maintenons, comme la banque d'Angleterre maintient la sienne, et cela pour conserver le crédit des banques et du peuple du Canada. Comment cette réserve est-elle venue entre nos mains? Pas une législation en vertu de laquelle nous avons virtuellement pris possession des réserves d'or détenus auparavant par les banques du Canada. Aujourd'hui, si les banques du pays jugeaient à propos de le faire, elles pourraient, en vertu de la loi qui existe encore, après une heure d'avis, tirer de nos voûtes, vingt, vingt-cinq ou trent milions de cette même réserve d'or. Rien ne peut les empêcher de faire cela, parce que notre loi n'exige pas que les banques retiennent aucune espèce de numéraire en réserve. Elle exige seulement que leur réserve, si elle existe, soit au moins, de quarante pour cent.

L'honorable M. LOUGHEED: Vingt-cinq pour cent.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: L'honorable sénateur parle là d'une toute autre chose. La loi exige que, quelles que soient les réserves que les banques maintiennent, quarante pour cent de ces réserves constituent des offres légales. Voilà ce qui est exigé. Vous pouvez si vous le voulez—mais je ne crois pas qu'il serait sage de le faire—libérer le gouvernement de l'obligation de garder dollar pour dollar, des garanties légales qu'ils déposent dans les banques. Je ne crois pas que cela devrait se faire. Je ne crois pas que les banques de premier ordre du pays conseilleraient de faire cela. Que mon honorable ami se rappelle que c'est la seule réserve d'or qui existe au Canada. Le montant du numéraire détenu par les banques est absolument insignifiant comparé à leurs responsabilités vis-à-vis du public. Elles ne gardent que de l'argent et du cuivre et des garanties légales. Ces garanties légales, elles peuvent, après une heure d'avis, les retirer du gouvernement. Nous devrions maintenir une réserve de plus de vingt ou de vingt-cinq pour cent. Je désire que nous maintenions notre réserve comme nous l'avons toujours fait, c'est-à-dire dollar pour dollar, après avoir fait un dépôt raisonnable pour assurer la circulation des billets parmi le peuple.

L'honorable M. LOUGHEED: J'ai appris d'une haute autorité que la réserve est de vingt pour cent pour garantir la circulation jusqu'au montant de trente millions et

qu'au-dessus de trente millions elle est dollar pour dollar.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: Parfaitement. Nous parlons de choses quelque peu différentes. Je parlais de la question de savoir s'il n'était pas sage de diminuer la réserve d'or de quarante-quatre ou quarante-cinq millions de dollars ou de la somme qui peut être actuellement entre les mains du gouvernement. Il me semble qu'étant donné que cette réserve est détenue par nous au lieu de l'être par les banques, il ne serait pas sage pour nous de la diminuer beaucoup.

L'honorable M. FERGUSON: Alors l'assertion qu'a faite, il y a deux ou trois jours, le « Globe » de Toronto, à l'effet que le gouvernement avait l'intention de présenter une mesure ayant pour but de réduire la réserve qui est maintenue, n'était pas une assertion que les autorités avaient approuvée.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: Aucune assertion de ce genre n'a été autorisée par les autorités. C'est une question qui prête à discussion. Il se peut que l'on constate que nous avons en réserve quelques millions de plus que nous devrions avoir. Personnellement, j'en doute, mais je ne parle qu'en mon nom. Il s'agit d'une question qui prime les intérêts de parti ou les nécessités du moment. La solvabilité et le crédit des banques canadiennes dépendent, comme chacun le sait, des moyens dont elles disposent de payer en or tout ce qu'elles doivent, et notamment les billets qu'elles mettent en circulation. Il est cependant bien vrai que, lorsque vous avez des billets en circulation, il n'est pas nécessaire de garder une aussi forte réserve en or. En tout cas, je prétends que la réserve que nous maintenons, bien que maintenue pour garantir la circulation, ne garantit que le paiement des billets d'un dollar, deux dollars et quatre dollars. Elle était d'abord prise des banques. Si nous avions laissé les banques agir comme elles l'entendaient, elles auraient maintenu une réserve, non pas de quatorze ou quinze millions, mais elles en auraient maintenu une de cinquante-cinq ou soixante millions. Je crois qu'elles ont une réserve de quinze millions, et nous en avons une de quarante-cinq ou soixante millions. Je ne crois pas que cette somme soit trop forte pour en faire une base et y asseoir notre crédit. C'est là, en tout cas, mon opinion. Comme je l'ai dit, nous pourrions peut-être nous dispenser de garder une partie de cette réserve; mais je regretterais que cela fût fait. Je parle franchement. J'aimerais mieux voir maintenir la réserve d'or que nous avons maintenant. Les choses ne se font pas ici comme elles se font en Angleterre, comme le savent probablement les honorables sénateurs. Il y a en Angleterre une grande circulation de billets de banque. Je crois que les billets de cinq louis sont les plus forts billets en circulation en Angleterre, tandis que les nôtres sont de cinq schillings, et une très forte somme en or, en argent et en cuivre sont entre les mains du public. Rien de cela n'existe ici. A part la réserve des banques et du gouvernement, il n'y a pas d'or en circulation au Canada, et il est donc doublement désirable que nous gardions entre nos mains une forte somme en or. L'honorable sénateur a aussi fait remarquer qu'il est opportun que nous fermions nos banques d'épargnes et que nous versions les dépôts qui y sont faits dans le fonds général. Ici encore il peut y avoir divergence d'opinions. Je suis porté à croire qu'il est avantageux pour le peuple du Canada de pouvoir mettre son argent dans les banques d'épargnes du gouvernement qui lui donne toutes les garanties désirables. Je suis absolument convaincu que les dépôts faits dans la plupart de nos banques sont parfaitement sûrs; mais les banques n'offrent pas les garanties que peut donner le gouvernement, et si notre peuple, de son propre gré, désire déposer des sommes d'argent considérables—soixante millions ou plus—dans les banques d'épargnes postales à un taux d'intérêt très bas, je ne vois pas pourquoi le gouvernement les priverait du droit de le faire, et je ne vois pas quel avantage il y aurait à verser cet argent dans la circulation générale. Mon honorable ami ne sait peut-être pas que nous avons, d'une manière ou d'une autre, pris des dépôts des banques et des réserves de ces banques, s'élevant à environ huit ou neuf millions, pour permettre des opérations de banques équitables et légitimes. Il me semble que cette somme est suffisante pour faire face à nos besoins, et s'il y a eu des difficultés, à ce sujet, dans le passé, elles ont surgi, en grande partie, par le fait qu'une somme fort considérable, qui aurait dû être placée dans des affaires qui

auraient donné facilement des rapports, a été mise dans des entreprises dont les banques ne doivent pas s'occuper.

L'honorable M. LOUGHEED: On peut en dire autant du gouvernement.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT: On ne peut pas s'attendre à ce que le gouvernement fournisse de l'argent au commerce. Le gouvernement a le devoir d'administrer les affaires du pays, et de faire de grands travaux publics, quand il est jugé nécessaire d'en exécuter. Les banques, si je comprends bien leur mode d'opérer, et comme leurs chartes semblent l'indiquer, sont revêtues de grands pouvoirs, elles peuvent émettre des billets avec certaines restrictions et elles ont certains privilèges qui leur permettent de faire face aux besoins du monde commercial—et si des embarras financiers surgissent, et j'admets qu'il en a surgi, et j'espère qu'ils disparaîtront plus tôt que ne le croit mon honorable ami—ces embarras sont dus au fait que les banques ont placé des sommes considérables entre les mains des négociants. Je crois qu'il constatera que c'est là la première cause des embarras financiers qui se font sentir actuellement. Quoi qu'il en soit, la crise qui se fait sentir aux Etats-Unis depuis deux ou trois mois, ne pourra manquer d'avoir sa répercussion ici; mais je ferai remarquer, et la chose mérite d'attirer l'attention de la Chambre, que si un pareil désastre était arrivé aux Etats-Unis, il y a vingt ou trente ans, il aurait nui considérablement à la prospérirté du peuple du Canada, parce qu'alors les Etats-Unis étaient à peu près les seuls consommateurs d'une grande partie des choses que nous produisons. Quoi qu'il en soit, je pense que par suite d'une législation irréfléchie adoptée par les Etats-Unis, nos relations avec eux se sont tellement altérées que n'importe quel malheur qui pourrait les frapper, ne nous ferait pas le cinquième ou le sixième du tort que nous en aurions éprouvé il y a trente ans. Le Canada aujourd'hui peut faire plus pour se maintenir de ses propres forces qu'il ne pouvait le faire à cette époque lointaine, et c'est ce que notre peuple doit se rappeler. Pas une seule banque au Canada n'a paru embarrassée par les circonstances qui ont, comme vous le savez, presque forcé les banques des Etats-Unis, d'une extrémité à l'autre de ce pays, à payer leurs billets en numéraire, et le peuple des Etats-Unis a vu avec jalousie, je pourrais dire, la fermeté avec laquelle les institutions canadiennes ont passé à travers ces crises extraordinaires. L'honorable sénateur a parlé de l'allusion faite dans le discours du trône relativement à certaines questions controversées entre les Etats-Unis, Terre-Neuve et le Canada, qui ont été soumises au tribunal de LaHaye. A ce sujet, il sait parfaitement qu'avant que les documents soient déposés ici, il ne serait ni possible, ni désirable, de donner de longues explications et les raisons qui nous ont engagés à agir ainsi. Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est qu'il doit se rappeler que, durant plusieurs années, probablement depuis le commencement du dernier siècle, certainement depuis la guerre de 1812-1814, ces pêcheries et les questions qui s'y rattachent ont été la cause de froissements et d'ennuis pour le gouvernement anglais, pour nous et les Etats-Unis; que la paix qui règne entre les deux pays a été plusieurs fois mise en danger par des conflits qui ont éclaté entre plusieurs gouvernements locaux et les pêcheurs des deux pays. S'il y a des doutes raisonnables quant à l'interprétation à donner à une clause spéciale d'un traité spécial, je demande à mon honorable ami, qui est un avocat de renom, le chef de l'opposition dans cette Chambre-ci et un homme qui a le droit d'être mis au rang des hommes d'Etat du Canada et des Etats-Unis, s'il n'est pas juste quand une clause spéciale d'un traité peut prêter à une double interprétation, de soumettre ce traité à un tribunal impartial composé de légistes indépendants? En tout cas, je puis assurer à l'honorable sénateur que le gouvernement actuel ne fera volontairement absolument rien qui puisse mettre en danger les droits ou l'honneur du peuple du Canada et je termine mon discours par cette explication.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je n'avais pas l'intention de parler sur cette motion: mais comme l'honorable ministre a, de la manière ordinaire, attaqué l'ancien gouvernement, pour lequel je me considère jusqu'à un certain point responsable, je demanderai la permission de parler demain, durant quelques instants. Je propose l'adjournement du débat.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain à trois heures p.m.

SENAT.

Séance du mardi, 3 décembre 1907.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures p.m.

Prière et affaires journalières de routine.

EDITION NON REVISEE DES DEBATS DU SENAT.

L'honorable M. LOUGHEED : Avant que l'ordre du jour soit appelé, puis-je attirer l'attention de mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, sur le fait que l'édition non revisée des débats du Sénat semble être imprimée de nouveau sous forme dont l'abolition fut décidée lors de la dernière session. Il a été résolu, lors de la dernière session, d'imprimer cette édition en galée, ce qui est bien préférable à la forme sous laquelle nous l'avons reçue, aujourd'hui. Une forme non revisée, avec une marge d'un demi-pouce destinée aux corrections, est extrêmement incommode, et j'attire l'attention de mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, sur la nécessité qu'il y a d'adopter la forme en galée.

L'honorable M. SCOTT : C'est ordinairement le comité des débats qui est chargé de cette question de détail ; mais l'un des fonctionnaires du Sénat m'apprend qu'un ordre a été donné afin que l'édition non revisée de nos débats soit imprimée comme vient de le demander l'honorable préopinant.

L'honorable M. LOUGHEED : S'il en est ainsi, l'on ne s'est pas conformé à cet ordre pour l'édition non revisée du rapport de la séance d'hier.

L'ADRESSE.

L'ordre du jour est la

Reprise du débat ajourné sur l'adresse à Son Excellence le Gouverneur général, en réponse à son discours à l'ouverture de la quatrième session du dixième parlement.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je vois maintenant jusqu'à quel point il est aisé à quelqu'un de violer une promesse. Comme je l'ai fait comprendre, hier soir, lorsque je suis entré dans cette Chambre, à l'ouverture de la présente session, mon intention était de ne prendre aucune part active aux débats durant cette session. Mais vu les remarques faites sur la politique de l'ancien gouvernement, j'ai cru qu'il était de mon devoir de dire quelques mots pour défendre cette politique. Il me sera permis, toutefois, comme il l'a été à mon honorable leader, de féliciter les honorables messieurs qui venaient d'obtenir un siège dans le Sénat —ce corps qu'ils ont, pendant des années, dans des termes tout à fait impolis, représenté sous les plus mauvaises couleurs. Quoi qu'il en soit, je félicite mon honorable ami—et mon ami personnel, pourrais-je ajouter—l'honorable représentant d'Ottawa,—de ce qu'il a déserté, si je puis m'exprimer ainsi, la position onéreuse qu'il occupait comme député de la cité d'Ottawa aux Communes, pour chercher le repos dans l'atmosphère sereine du Sénat. D'après ce que je sais de lui, je suis très sûr qu'il saura remplir ses nouvelles fonctions d'une manière digne de lui et du Sénat. Sa nomination à la charge de sénateur me semble donc bonne.

Quant à celle de mon honorable ami d'York (l'honorable M. Campbell), nous savons tous qu'il a été un ardent politicien, et nous croyons, en même temps savoir pourquoi il a été élevé au Sénat. Si nous nous arrêtons un instant sur la ligne de conduite tenue par le premier ministre actuel en choisissant, dans plusieurs cas, ses collègues du cabinet en dehors du Parlement, au lieu de les choisir parmi ses ardents partisans dans la Chambre des communes, nous ne nous étonnons pas de ce que quelques-uns de ses partisans les plus éminents et les mieux doués dans cette dernière Chambre se trouvent froissés d'avoir été laissés à l'écart, et de ce que la préférence ait été accordée à des hommes qui n'ont jamais siégé dans le parlement. Mon honorable ami (M. Campbell) a réussi à obtenir ce qui, à mon avis, vaut beaucoup mieux q'une position dans le cabinet. S'il n'a pas réussi à obtenir ce que ses services rendus à son parti lui donnaient le droit d'exiger, il a, du moins, obtenu une position qui, je n'en doute pas, lui procurera plus de satisfaction qu'un portefeuille dans le gouvernement. Nous avons tous, hier, écouté avec la plus grande attention le discours qu'il a prononcé. Il a certainement manifesté en le prononçant toute l'énergie et l'esprit de parti qui ont toujours caractérisé ses actes depuis son entrée dans la vie pu-

blique. J'ai remarqué que, pour donner plus de force à ses remarques, il nous a récité quelques vers. J'emprunterai une rime qu'un journal a publiée aux dépens de cet honorable sénateur. Ceux d'entre nous qui sont familiers avec la loi du tarif savent qu'il y a dans cette loi certaines initiales placées après quelques articles d'importation et qui ont une signification spéciale. Par exemple, " N. A. P." (N. O. P.) sont des initiales très souvent employées dans le tarif, et signifient " non autrement prévu ". Or, un certain rimeur irrévérencieux a commis ce qui suit aux dépens de mon honorable ami :

Some imports in the custom house
Were marked as "N.O.P."
Archie Campbell is now in the Senate
Because he was of that degree.

(Traduction.)

Certaines importations, entrées à la douane,
Sont marquées des initiales "N.A.P." (non ailleurs prévues),
Archie Campbell siège maintenant dans le Sénat—
Parce qu'il appartient à cette catégorie.

Que cette interprétation soit juste ou non, je ne saurais le dire ; mais elle s'applique avec une grande justesse dans les circonstances actuelles, et mon honorable ami ferait bien de la couper pour l'insérer dans son livre d'extraits (scrap book), et l'avoir sous la main au besoin.

Mon honorable ami, l'honorable M. Derbyshire occupe un siège à gauche du président, et je présume que c'est dû au fait qu'il n'a pu se procurer un fauteuil à droite; mais j'espère qu'avant longtemps, il préférera ce côté-ci de la Chambre (la gauche). Mais quelque soit le gain réalisé par le Sénat au point de vue de la longueur et de la largeur résultant de l'adjonction qui lui est faite, nous pouvons tous nous réjouir du fait que nous avons maintenant au milieu de nous un spirituel calembouriste, et j'espère qu'il vivra longtemps pour jouir de sa nouvelle position.

Après ces quelques remarques au sujet de nos nouveaux collègues, il me sera, je l'espère, permis d'exprimer la surprise que me fait éprouver les omissions du discours du trône. Une élection partielle a eu lieu, il y a quelque temps, dans Ontario-ouest, à laquelle a pris part mon honorable ami de Wellington (l'honorable M. McMullen), et cet honorable sénateur fut violemment dénoncé comme partisan du gouvernement auquel on reprochait de n'avoir pas reformé la constitution du Sénat. Mon honorable ami répondit sur un ton grave—d'après, du moins, le compte rendu des journaux—que la raison pour laquelle le Sénat n'avait pas été reformé était que sir Wilfrid Laurier avait été si occupé, durant les dix dernières années, qu'il ne s'était pas trouvé en état de consacrer son temps et ses talents à la réforme de ce corps ; mais que la chose serait faite maintenant, vu que les autres grandes questions étaient réglées. Mais le discours du trône ne contient rien indiquant que le Sénat doit être réformé. Si je considère les relations intimes qui existent entre cet honorable sénateur (l'honorable M. McMullen) et le cabinet, et la rumeur qui fait connaître les fréquentes occasions où cet honorable sénateur donne au gouvernement le bénéfice de ses avis, j'en conclus que ses opinions sont l'expression de la pensée du gouvernement ; mais que ce dernier, dans le cas de la réforme du Sénat, comme dans plusieurs autres, a trompé l'honorable sénateur et le pays, et qu'il n'a réellement pas l'intention de réformer la constitution du Sénat. Mais qu'est-ce qu'aurait pu faire le gouvernement actuel s'il n'avait pas eu un Sénat pour caser les membres des Communes et faire des vacances pour les membres du cabinet choisis en dehors du parlement ?

Examinons ce point, pendant un instant. Feu M. Blair n'eut jamais un siège dans l'une ou l'autre Chambre du parlement, avant son entrée dans le gouvernement. On a dit et la chose n'a jamais été contredite, que M. Blair fit alors des ouvertures à un vénérable sénateur qui est maintenant dans l'autre monde. M. Blair aurait demandé à ce sénateur de lui abandonner son siège de la Chambre haute, et qu'il le lui retrocéderait aussitôt qu'il aurait trouvé un comté. Ceux qui connaissent le sénateur auquel je fais présentement allusion savent qu'il n'était pas homme à conclure un marché de cette nature, c'est-à-dire à faire trafic de son siège au Sénat, fut-ce en échange contre un portefeuille de ministre. Comment M. Blair finit-il par trouver un siège ? C'était peu avant qu'une vacance se produisit dans les Communes. L'honorable député qui représentait alors dans les Communes le comté de Queen, N.-B., jugea à propos de donner sa

démission, et M. Blair fut élu pour le remplacer. Quant à M. King, je ne dirai pas qu'il reçut sa récompense, mais il fut élevé aussitôt au Sénat. Puis, le premier ministre, en constituant son cabinet, a choisi M. Fielding, de la Nouvelle-Ecosse. M. Fielding n'avait jamais siégé auparavant dans le Sénat, ou dans l'autre Chambre ; mais il lui fallait un siège dans la Chambre basse, et celui qui représentait dans cette dernière Chambre le comté de Queen, de la Nouvelle-Ecosse, lui céda le sien après avoir été nommé à une charge d'officier de douane, à $25 ou $50 par mois—je ne me souviens pas bien du chiffre—dans l'Ile du Prince-Edouard. Mais ce n'est pas tout. Peu de temps après, ce même officier de douane fut élevé à la magistrature. Puis, vient le cas de M. Sifton. Ce dernier n'avait pas siégé dans le parlement fédéral ; mais on lui trouva un comté, et à la suite de certaines négociations, il fut élu par ce comté. Puis, nous pouvons citer encore M. Aylesworth, ministre actuel de la Justice, et je suis heureux d'apprendre, aujourd'hui, que sa santé s'améliore. Quoi que l'on puisse dire des antécédents politiques de M. Aylesworth, chacun de nous espère qu'il pourra bientôt reprendre son siège dans le parlement avec une bonne santé. Puis, il est devenu nécessaire d'obtenir un siège pour le présent ministre des Chemins de fer et des Canaux. Il n'y en avait pas de vacant; mais il y avait dans les Communes un complaisant représentant qui habitait la même ville que ce ministre, dans la personne de notre honorable ami qui siège maintenant à ma gauche. J'ai vu dans les débats des Communes—bien que je n'aie pas, peut-être, le droit de citer ces débats—une dénégation du premier ministre au sujet de mon honorable ami. Le premier ministre a nié d'abord que mon honorable ami eût démissionné ; mais il s'est repris, et il a ajouté que mon honorable ami n'avait pas démissionné pour procurer un siège au nouveau ministre des Chemins de fer et Canaux. Le rapport des journaux d'Ottawa porte que Daniel Derbyshire, écr, député de Brockville, a visité Ottawa ; qu'il a eu une entrevue avec le premier ministre ; qu'il est retourné à Brockville ; qu'il a donné sa démission de député aux Communes, et que Brockville a subséquemment élu M. Graham, ce qui a permis à ce dernier de conserver le portefeuille qu'il venait de recevoir. Puis, soit par suite de promesse ou non, nous avons eu le plaisir de voir notre estimable ami (l'honorable M. Derbyshire), faire son entrée dans le Sénat. Puis, nous remarquons dans le cabinet un autre homme du dehors, M. Pugsley qui, malheureusement pour lui, ou malheureusement pour le pays, remplit maintenant la position laissée vacante par l'un des plus brillants membres de la Chambre des communes, l'ex-député de Saint-Jean, N.-B. Nous pouvons continuer cette énumération en citant encore le cas de M. Mowat qui fut retiré de la position qu'il occupait dans Ontario, pour être élevé au Sénat sans passer par les Communes, et il n'a pas été nécessaire, par conséquent, dans ce cas, de créer une vacance. Nous avons ainsi sept ou huit ministres qui, avant leur entrée dans le cabinet, n'avaient jamais siégé dans la Chambre des Communes. Ce fait prouve aussi clairement que possible que le premier ministre n'a pas confiance dans l'habileté de ses cent, ou cent trente partisans qu'il possède dans la Chambre des communes. Je ne m'étonne pas, par suite, de ce que quelques-uns d'entre eux se révoltent et profèrent des menaces. Dans le cas de mon honorable ami d'York-centre, on lui a demandé, avant de lui offrir une position dans le Sénat, d'aller prendre la parole devant une assemblée politique tenue à Toronto. Il s'agissait, je crois, de faire désigner par cette assemblée celui qui devait être choisi pour la représentation au Sénat, ou aux Communes. Ceux qui le reconnaissent comme étant toujours prêt à discuter toutes les questions qui se présentent, et plus particulièrement celles d'un caractère politique, seront surpris de m'entendre dire que mon honorable ami s'est contenté de dire : "Non, monsieur le président, je n'ai rien à dire", et après avoir dit ces mots, il est sorti de la salle. Cette conduite révélait un sentiment de révolte, inspiré par le fait qu'il avait été laissé de côté, et aussi par la politique que le gouvernement suivait au sujet du choix qu'il y avait à faire. Mais aussitôt qu'il s'est vu en possesion d'un siège confortable dans le Sénat, il s'est montré tout aussi véhément et éloquent pour défendre le gouvernement actuel qu'il l'a jamais été auparavant. Telles sont les circonstances dans lesquelles les honorables politiques que je

viens d'énumérer ont été élevés au Sénat.

Je remarque dans les journaux un rapport qui, s'il est exact, annonce une concession très importante de la part du gouvernement. Ce rapport dit que le gouvernement du Canada a acquiescé à la demande que lui a faite le gouvernement des Etats-Unis d'abroger l'une des clauses du traité de 1818, ou traité d'Utrecht, en vertu de laquelle aucun vaisseau de guerre ne doit être placé sur les grands lacs du Canada. L'honorable leader de la Chambre voudrait-il nous dire si ce rapport est bien fondé ? Je sais que cette question est agitée depuis nombre d'années, et la demande que je viens de mentionner a été faite à diverses reprises par le gouvernement des Etats-Unis. L'une des plus judicieuses dispositions du traité en question est bien certainement l'article auquel je fais allusion, et dont l'objet est d'interdire le maintien de vaisseaux de guerre sur les grands lacs, soit par la Grande-Bretagne, soit par les Etats-Unis. Lors de ma présence à Washington, en 1883, la même demande fut faite à feu sir John Thompson, à M. Foster et à moi-même. Le gouvernement des Etats-Unis nous demanda qu'il lui fût permis de construire des vaisseaux de guerre à Chicago pour naviguer sur les grands lacs, et d'encourager aussi la construction à cet endroit de vaisseaux destinés à franchir le canal Erié jusqu'à un port de mer de l'océan Atlantique. Si nous songeons au changement de conditions, qui s'est opéré, ou à la différence qui existe entre la situation actuelle et celle qui existait, lorsque le traité d'Utretch fut signé, relativement à ce qui regarde l'éventualité d'une guerre, il est aisé de comprendre pourquoi les Etats-Unis tiennent tant à obtenir l'autorisation de placer des vaisseaux de guerre sur les grands lacs. Dans l'éventualité de difficultés entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne—et que Dieu nous en préserve—ceux qui, durant la paix, se seront préparés à y faire face, seront le plus probablement les plus aptes à prévenir la guerre. Si les Etats-Unis se créaient une flotte de guerre sur les grands lacs, ils se trouveraient en état d'attaquer les ports de mer du Canada avant qu'il fut possible à la Grande-Bretagne d'envoyer dans ces eaux des canonnières, ou autres vaisseaux de guerre que les circonstances requerraient pour défendre notre frontière. Cette question fut très bien exposée dès 1892 par le juge Chapman en discutant le rapport préparé par le secrétaire d'Etat sur la question de maintenir des vaisseaux de guerre sur les grands lacs. C'est un sujet qui était alors à l'ordre du jour et—très sérieusement discuté à Washington. Le juge Chapman qui avait été, pendant six ans, l'un des membres du comité des affaires étrangères, s'exprima dans les termes suivants : "J'étudie beaucoup, depuis longtemps, la question d'abroger les clauses du traité conclu avec la Grande-Bretagne, restreignant le nombre des vaisseaux de guerre à maintenir sur les grands lacs. Le secrétaire d'Etat a raison (ajoute le juge Chapman) d'affirmer que les conditions actuelles diffèrent tellement de ce qu'elles étaient lorsque le traité fut conclu, que la clause prohibitive du traité relative aux vaisseaux de guerre, est maintenant une nuisance au lieu d'être utile. Je partage l'opinion du secrétaire d'Etat (M. Blain), lorsqu'il dit que cette clause devrait être abrogée ; mais je persiste à croire que cette abrogation ne devrait pas avoir lieu jusqu'à ce que nous puissions naviguer en eau profonde à partir des lacs jusqu'à l'océan. Si nous pouvions obtenir cette eau profonde et l'abrogation de la clause en question, nous serions ultérieurement les maîtres sur les grands lacs en matière de navigation, durant la guerre comme pendant la paix." Telle est la pensée et le désir qui dominent aux Etats-Unis depuis des années. En vertu de l'ancienne pratique qui régissait une déclaration de guerre, vous savez tous qu'un certain délai était accordé pour permettre aux étrangers de laisser le pays menacé d'une guerre. Mais, aujourd'hui, le premier acte d'hostilité, le premier coup peut être porté à l'ennemi avant la déclaration de guerre. Nous en avons eu la preuve dans le cas récent de la guerre du Japon avec la Russie.

Vous savez que, avant que le monde sut que cette guerre allait être déclarée, le Japon attaqua avec ses vaisseaux de guerre les ports russes qu'il lui convenait d'attaquer, et il put ainsi obtenir de très grands avantages sur son ennemi avant même que la guerre ne fut déclarée. Je demande donc avec toute la sincérité qu'il m'est possible d'avoir, si les Etats-Unis ont demandé à la Grande-Bretagne l'abrogation

de la clause du traité en question, et si le gouvernement du Canada, comme on l'a dit dans les journaux, a déclaré, ou non, qu'il était prêt à consentir à ce que cette clause fût abrogée.

L'honorable M. SCOTT: Le gouvernement de Washington n'a pas fait la demande d'abroger cette partie de la convention de 1818, et il n'y a eu aucun pourparler entre les deux gouvernements à ce sujet.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable secrétaire d'Etat, d'après ce que je comprends, nous dit qu'aucune demande à ce sujet n'a été reçue par le gouvernement canadien?

L'honorable M. SCOTT: Aucune n'a été faite.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable ministre sait-il si une demande de ce genre a été faite au gouvernement impérial ?

L'honorable M. SCOTT: Tout ce que je puis dire, c'est que, si une demande de ce genre avait été faite au gouvernement impérial, nous en aurions certainement entendu parler dès le lendemain où elle aurait été faite.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'inférence à tirer de cette explication, c'est qu'une demande de ce genre n'a pas été faite.

On a beaucoup insisté sur l'importance du nouveau traité franco-canadien, et ceux qui en ont parlé en sont très satisfaits. On a dit, entre autres choses, que la France accorde par ce traité au Canada de bien plus grands privilèges que par le passé; que les négociations de ce traité ont été conduites exclusivement par les représentants du Canada et ceux du gouvernement français, et que le premier traité franco-canadien, négocié à Paris par sir Charles Tupper ne contient pas de concessions et de privilèges aussi grands que ceux obtenus par le dernier. Quant à la première de ces prétentions, je constate qu'elle est fausse. Sir Charles Tupper eut en effet, pour négocier notre premier traité avec la France l'assistance de lord Dufferin qui était alors le ministre plénipotentiaire à Paris ; et si vous jetez les yeux sur le préambule du traité actuel, vous trouverez également que le premier non mentionné est le représentant de la Grande-Bretagne à Paris, sir Francis Levison Burt, chevalier commandeur Grand'Croix de l'Ordre le plus distingué de St-Michel et de St-George, et à ce nom sont associés les noms de l'honorable William Stevens Fielding, membre du conseil privé, ici, et l'honorable M. Brodeur. En sorte que, si l'on prétend que ce soit là une concession en vertu de laquelle on attribue au Canada une autonomie plus étendue que celle qu'il avait lors du premier traité, cette prétention est inexacte. Conséquemment, le mérite que s'attribue le gouvernement actuel en prétendant qu'il a réussi à placer le Canada presque sur le même pied qu'une nation entièrement indépendante, n'est pas justifié par les faits. En examinant le tarif que comporte ce traité, je n'hésite aucunement à dire—et je suis très porté à croire—que le ministre du Commerce partagera l'opinion que je vais exprimer—qu'il est presque impossible de déterminer au juste l'effet que produira le nouveau traité lorsqu'il sera mis en opération. Afin de s'assurer avec précision quel sera l'effet de cette convention commerciale, il faudrait d'abord prendre chaque article sur lequel un traitement de faveur nous est accordé sur le marché français, et voir ensuite ce qu'est le tarif général français sur ce même article. Puis, il faudrait consulter nos propres tableaux de commerce et de la navigation pour nous assurer si nous exportons cet article à l'étranger; puis, si nous l'exportons, quelle quantité de cet article est exportée à la France. Jusqu'à ce que cet examen ait été fait, le public canadien ignorera les effets que pourra produire le nouveau traité soit sur le revenu, soit sur les industries du Canada. C'est différent, toutefois, si vous passez aux droits spécifiques fixés dans la classe " C ", parce que là les droits ad valorem et spécifiques sont spécifiés, et en examinant cette partie du tarif, il me semble que les négociateurs du nouveau traité doivent avoir eu dans leur esprit ce que requéraient quelques-uns de leurs collègues du cabinet, particulièrement, mes honorables amis, le secrétaire d'Etat et le ministre de l'Agriculture, puisque par cette clause les droits sur les vins sont sensiblement abaissés. Mais ce qui m'a surpris en lisant le rapport des débats de la Chambre des com-

munes, est le passage où M. Borden déclare que les droits sur le champagne et les vins légers ont été sensiblement réduits. Cette déclaration a été contredite par le ministre des Finances, qui a déclaré que le droit de 30 pour 100 ad valorem imposé sur les champagnes en sus du droit spécifique de $3.30 par douzaine de bouteilles d'une pinte, n'a pas été changé, mais que ce droit de 30 pour 100 ad valorem, en sus du droit spécifique, avait été, il y a quelque temps, révoqué par le parlement canadien. Cette déclaration, je l'avoue, m'a surpris quelque peu. J'ai sous la main le tarif remanié en 1907, et je constate que l'article 165 de ce tarif se lit comme suit:

> Champagne et tous autres vins mousseux, en bouteilles renfermant chacune pas plus d'une pinte, mais plus d'une chopine (ancienne mesure à vin), par douzaine de bouteilles, $3.30, et 30 pour cent *ad valorem*.

Je n'ai obtenu que l'autre jour cette copie du tarif, et cependant, je lis ce qui suit dans les débats de la Chambre des communes:

> M. FIELDING: Une réduction est faite sur les vins légers. Il n'y a pas de réduction sur le champagne. L'honorable leader de la gauche ferait mieux d'attendre que le texte du nouveau traité fût déposé devant nous sous sa forme véritable.
>
> M. BORDEN: Quel est le droit actuel sur le champagne?
>
> M. FIELDING: Un droit spécial et un droit *ad valorem* furent imposés il y a quelques années. Le droit spécial a été maintenu et le droit *ad valorem* aboli. Nous avons maintenu le même taux quant au droit spécial; mais le droit *ad valorem* est aboli.
>
> M. BORDEN: Retranchez-vous le droit spécial?
>
> M. FIELDING: Non, ce taux est resté le même sur le champagne.

Or, si vous consultez maintenant le texte du traité lui-même, au tableau "C", vous constaterez qu'il y a un droit sur les vins légers; mais ce droit est réduit de dix pour cent, ce qui fixe le droit à 15 pour 100 seulement. Le droit de 30 pour 100 ad valorem n'est pas maintenu. De sorte que le droit sur les vins légers est abaissé à 15 pour 100. Puis, vous lisez immédiatement après, et vous trouvez qu'il en est ainsi sur d'autres espèces de vin, sur lesquelles sont imposés un droit de 25 cents le gallon, si le vin tire plus de 23 pour 100 et pas plus de 26 pour 100 d'esprit de preuve, et 3 cents de plus par gallon pour chaque degré au-dessus d'une certaine force. Puis vous arrivez aux champagnes et à tous les autres vins mousseux en bouteilles et en caisse contenant douze pintes. Le tarif sur ces vins est de $3.30 la douzaine de bouteilles d'une pinte. Un droit de 30 pour 100 ad valorem sur ces champagnes et vins mousseux n'est pas ajouté. Conséquemment, si ce tarif est exact—et c'est celui qui a été placé entre nos mains—vous devez inférer que le droit de 30 pour 100 ad valorem est aboli. De sorte que l'importateur n'aura à payer qu'un droit de $3.30 par caisse de champagne, et il sera exempt du droit de 30 pour 100 de la valeur du champagne. Si la caisse est évaluée à $12, le droit, à 30 pour 100, serait de $3.60, et c'est par conséquent, une réduction d'environ 50 pour 100 du droit sur les vins mousseux qui sont consommés presque exclusivement par les riches. L'on peut dire, par conséquent, que le tarif est fait au bénéfice du riche et au détriment du pauvre, et si je me trompe, je tiens à être rectifié. Il y a dans ce tarif un autre numéro dont je n'aime pas la présence. J'admets franchement que la même disposition se trouve dans l'ancien traité franco-canadien négocié par sir Charles Tupper. C'est le huitième paragraphe qui prescrit que pour bénéficier des avantages tarifaires stipulés aux articles du traité, les produits canadiens devront être transportés sans transbordement d'un port du Canada, ou d'un port d'un pays jouissant du tarif minimum français dans un port de France, d'Algérie, des colonies et possessions françaises et des pays de protectorat de l'Indo-Chine. L'effet de cette clause du traité, ce sera que, à moins que les produits soient transportés directement d'un port canadien dans un port français, elle ne pourra pas nous faire jouir des avantages du tarif intermédiaire français. Le même chose s'applique à la France; mais la France, par suite du fait qu'elle possède un grand nombre de ports auxquels elle peut en tout temps, exporter tout ce qu'elle a à exporter, ne sera pas le moins du monde affectée par cette clause; mais le Canada devra, pendant six mois de l'année, expédier à grands frais ses produits en transit par les Etats-Unis, ou par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Halifax et à moins que l'exportation se fasse par les ports des provinces maritimes, nous serons privés des avantages du traité. Il me semble que nos représentants, vu l'expérience qu'ils possédaient, auraient dû in-

sister sur l'admission de nos produits tombant sous l'application du traité, qu'ils soient transportés viâ Boston, New-York ou Portland, durant la période où il nous est impossible d'atteindre la mer si ce n'est en passant par nos provinces maritimes. Mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, lorsqu'il prendra la parole, pourra peut-être expliquer pourquoi cette défectuosité dans le traité n'a pas été corrigée.

Je m'arrêterai quelque peu maintenant sur certaines déclarations faites par l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce relativement à la différence qu'il y a entre le commerce actuel et le commerce que nous avons fait durant la période écoulée de 1874 à 1878. Le très honorable ministre a répété, en termes chaleureux, à la Chambre ce que nous avons entendu dire souvent déjà au sujet du mouvement d'émigration des Canadiens aux Etats-Unis, avant le régime actuel, et du grand courant d'immigration en Canada depuis l'avènement du gouvernement actuel. L'honorable ministre a aussi parlé du développement considérable de notre commerce, développement beaucoup plus grand que celui qui s'est produit sous le régime précédent, ou pendant que les conservateurs étaient au pouvoir. Il a oublié, toutefois, de déclarer qu'en 1873, sous les conservateurs, le commerce du Canada était très prospère, tandis qu'en 1878, sous le régime libéral, la baisse du commerce se chiffrait par millions. Mais immédiatement après le retour des conservateurs au pouvoir, en 1878, le revenu du pays commença à s'accroître et le commerce se développa merveilleusement. Pour prouver ces énoncés il suffirait de citer les documents officiels que chacun peut se procurer. La prospérité du pays s'est continuellement accrue pendant les dix ou quinze premières années du régime conservateur, et cette prospérité provenait de la sage et bienfaisante politique nationale inaugurée par le gouvernement conservateur. Puis le commerce commença à décroître. Après l'arrivée au pouvoir des gouvernants actuels, la même chose se produisit. Le pays redevint prospère. Le commerce et l'immigration s'accrurent; mais cet accroissement accuse une prospérité apparente dans le pays, sans être réelle, comme on peut le voir, si elle est soumise à une rigoureuse analyse. Un débat a eu lieu entre le leader de la gauche et le ministre de l'Industrie et du Commerce relativement à la balance du commerce, et le très honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a essayé de prouver sa thèse par un exemple très fantaisiste. Parlant de l'excédent des importations sur les exportations, il a demandé si l'excédent des effets des colons entrés dans le pays comme une importation, s'élève à plusieurs milliers de dollars au-dessus des exportations, cet excédent doit-il être considéré comme appauvrissant d'autant le pays? Il me semble que mon honorable ami, vu les connaissances commerciales qu'il possède, et la perspicacité de son esprit, aurait pu éviter une comparaison de ce genre, à moins qu'il n'ait cru s'adresser à un corps composé de naïfs ne connaissant rien du sujet en discussion. Si des effets de colons valant une centaine de mille dollars, entrent dans le pays, et si les colons accompagnent ces effets, ceux-ci deviennent un capital permanent placé dans le pays. Ces effets ne sont pas placés sur le marché pour être vendus, et conséquemment, la richesse du pays est accrue d'autant. Mais en est-il ainsi des articles importés pour la consommation? Supposons que vous achetiez en Canada un million de boisseaux de blé au prix d'un million de dollars ($1,000,000). Si vous exportez ce blé en Europe et le vendez au prix d'un dollar et demi le boisseau, vous réalisez ainsi un profit de $500,000. Puis, vous pouvez alors placer ce $1,500,000 sur des achats de marchandises européennes que vous importez en Canada. Mais il vous faut ajouter les frais de transport et de douane, qui élèvent le coût des marchandises à près de $2,000,000. Or, si vous n'avez dans le pays que le million ($1,000,000) de dollars reçu par les fermiers pour leur blé contre les $2,000,000 de marchandises (coût de celles-ci) importées et mises sur le marché pour la consommation, d'où viendra l'argent pour payer la différence entre le million ($1,000,000) reçu pour le blé et les $2,000,000 que vous avez à payer pour les marchandises achetées au prix de $2,000,000? Ces importations nous auront-elles alors enrichis? Le gouvernement nous dit que le fait que nous aurons importé en Canada pour $1,500,000 de marchandises pour lesquelles nous avons payé seulement $1,000,000, nous enrichit de la différence

qu'il y a entre ces deux chiffres. Je doute que vous puissiez trouver un seul homme d'affaires qui vous dira que, s'il n'a qu'un seul dollar pour payer ce qui lui coûte $1.50, ce déficit lui est favorable, et c'est pourtant la position dans laquelle se trouve le consommateur dans l'exemple que je viens de citer. Quelle est la cause des faillites qui ont lieu dans le pays tous les huit ou dix ans? Ces banqueroutes proviennent de ce fait même, que les importations excèdent considérablement les exportations. Quand ces importations sont placées sur le marché de consommation, les consommateurs les achètent à crédit, et ne peuvent pas toujours les payer à échéance. Le résultat final est la banqueroute, du moins dans la plupart des cas. J'admets que si vous vous appuyez sur la théorie économique du libre-échange et de la protection, vous pouvez arriver à la conclusion qu'il vaut mieux pour le pays que les importations excèdent les exportations; mais, comme dans bien d'autres cas, si vous vous placez au point de vue pratique, vous constatez que la théorie se trompe dans le cas de la balance du commerce. Puis, quel a été l'excédent de nos importations sur nos exportations, pendant la période décennale antérieure aux dix dernières années? Si vous consultez les tableaux du commerce et de la navigation, vous constaterez ces faits: durant les cinq dernières années finissant en 1896, l'excédent des importations sur les exportations fut de $8,250,900 par année; pendant la période quinquennale finissant en 1902, l'excédent fut de $2,529,450, et pendant la période quinquennale finissant en 1907, l'excédent s'est élevé à $57,432,200. Le chiffre total de la balance du commerce contre nous pendant la période quinquennale finissant le 20 juin 1907, s'est élevée à $287,161,004. Tel est le chiffre représentant l'excédent de nos importations sur nos exportations. De sorte que d'après l'acception ordinaire du terme, nous devrions nous trouver d'autant plus pauvre; mais selon la théorie du libre-échange, nous sommes d'autant plus riche que la balance du commerce contre nous est élevée. Nous avons donc importé, pendant les cinq dernières années pour $200,000,000, ou $300,000,000 de marchandises de plus que nos exportations, et si ces deux ou trois cents millions de dollars de marchandises ont été placées sur le marché, d'où vient l'argent requis pour payer ces marchandises? En effet, nous n'avons pas réalisé sur les marchés étrangers, avec nos exportations, des profits suffisants pour payer nos importations. Tel est réellement le résultat de notre commerce d'importations et d'exportations.

Il y a une couple d'années, nos exportations excédèrent nos importations, et l'on s'en réjouit grandement. Le gouvernement nous parlait de cet excédent pour montrer jusqu'à quel point nous nous enrichissions. Nous exportions plus que ce que nous n'importions, et la différence qui existait entre les exportations et les importations était une addition d'autant à notre richesse et à la prospérité générale; mais dès que la balance du commerce s'est trouvée dans un autre sens, c'est-à-dire, contre nous, le gouvernement a trouvé où cette balance contraire nous était favorable, au lieu de nous être nuisible.

Permettez-moi de mentionner un article du "Globe" sur la réserve en or. Pendant que j'écoutais les remarques faites par l'honorable ministre du Commerce, je me suis rappelé des événements politiques de 1874, et d'une visite que fit alors dans mon comté cet honorable ministre. C'était au milieu de l'hiver, et il prit la parole devant une assemblée publique. Je le vis sur la plateforme. La température nous donnait 10 degrés au-dessous de zéro, et il se montra par suite avec un gros par-dessus en fourrure. Si mon honorable ami a modifié, aujourd'hui, son opinion sur le libre-échange et la protection, il n'y a certainement pas un seul iota de changé entre la manière de voir qu'il exprimait, il y a trente ans, et celle qu'il a exprimée hier soir, sur la question de la réserve d'or. Son opinion était la même, il y a trente ans, sur cette question, qu'aujourd'hui. Il allait seulement un peu plus loin il y a trente ans, qu'hier soir. En 1874, cet honorable ministr attaquait la politique du gouvernement conservateur, et il déclarait aux fermiers que, à moins qu'il n'y eût dans le pays dollar pour dollar—un dollar en or dans les voûtes du trésor, contre chaque dollar mis en circulation par le gouvernement—l'on pouvait s'attendre à une catastrophe. Quant à moi, j'avais alors les mêmes opinions politiques que celles que je possède aujour-

d'hui. Je déclarais alors aux fermiers ce que je leur dis encore aujourd'hui. Je leur disais: "Que devriez-vous préférer—le dollar en papier monnaie de la banque, ou le dollar en papier émis par le gouvernement fédéral qui vous offre comme garantie tout le revenu et le crédit du pays? Puis, n'auriez-vous pas un seul dollar d'or de réserve pour faire face au dollar en papier monnaie du trésor public, vous seriez encore parfaitement en sûreté avec le papier-monnaie du gouvernement (les billets fédéraux) pour faire face à vos obligations de payer vos dettes." J'irai plus loin. Je crois que la dépression actuelle sur le marché monétaire pourrait être sensiblement mitigée, et que l'on pourrait aplanir les difficultés au milieu desquelles se débattent plusieurs grands financiers, si quelques $15,000,000, ou $20,000,000 de la réserve d'or, déposée aujourd'hui dans les voûtes du trésor public pour faire face aux réclamations qui nécessiteraient le rachat des billets fédéraux, étaient jetés dans la circulation. La chose vaudrait mieux pour le pays, et la garantie pour les détenteurs des billets fédéraux ne serait pas amoindrie. Je suis d'avis que les ressources du pays sont assez grandes pour permettre au gouvernement d'émettre ses propres billets sans être obligé de garder une réserve considérable en or, qui est, elle-même, tirée des ressources du pays, et dont on pourrait se servir pour le développement du commerce. Nous pourrions, par exemple, nous en servir aujourd'hui—bien que l'on prétende que la chose soit impossible dans les présentes conditions—pour transporter les produits du grand ouest jusqu'au divers marchés du monde. Je sais que cette question a été considérée déjà, par des financiers comme étant hétérodoxe ; mais quoi qu'il en soit, je crois que les banques elles-mêmes, seraient plus en état de faire face aux besoins du pays si elles avaient en dépôt dans leurs propres voûtes la réserve d'or dont je viens de parler, et si elles pouvaient faire une plus grande émission de billets que celle qui existe maintenant, et les mettre en circulation. Cette politique profiterait au commerce et aux industries du pays. Cette politique placerait entre les mains des banques une réserve d'or du trésor fédéral pour leur permettre d'augmenter leur circulation qui se trouverait garantie par cette réserve d'or. D'un autre côté, si le gouvernement augmentait de plusieurs millions sa propre émission de billets du trésor—ayant comme endosseur tout le pays—les difficultés qui se sont présentées récemment ne se seraient pas produites, et ces difficultés pourraient être encore considérablement amoindries par une politique du genre de celle que je viens d'exposer.

Mon honorable ami d'York-centre (l'honorable M. Campbell) a essayé de tirer, un argument en s'appuyant sur le fait que, présentement, sous le régime du tarif actuel, les consommateurs paient en moyenne un droit d'environ 15 pour 100 sur le total des marchandises importées. Je ne crois pas me tromper sur ce chiffre. Mais cet honorable sénateur n'a pas répondu—et le ministre du Commerce non plus—à la question pertinente qui lui a été posée par l'honorable sénateur de Marshfield, savoir, s'il avait examiné la question des différentes valeurs qu'ont les marchandises aujourd'hui, et qu'elles avaient à l'époque mentionnée par lui. S'il avait fait cet examen, il aurait trouvé que l'augmentation de la valeur des marchandises aujourd'hui, est de 25 à 30 pour 100 et excède d'autant la valeur qu'elles avaient sous l'ancien tarif à l'époque mentionnée par l'honorable ministre. Prenez, par exemple, pour $1,000 de marchandises importées aujourd'hui à 20 pour 100 de la valeur qu'elles avaient à l'époque en question, et vous paierez $200 de droits. Puis, prenez ces mêmes marchandises dont la valeur s'est accrue, dans certains cas, à 25 et 50 pour 100 ; appliquez le droit de 15 pour 100 ad valorem à leurs prix, et qu'est-ce que vous paierez? Si la valeur s'est accrue à 50 pour 100, vous paierez $300 de droits au trésor précisément pour la même quantité de marchandises sur lesquelles vous payiez $20 de droits pour 100, il y a quinze ou vingt ans. Si la valeur s'était accrue à 25 pour 100, vous auriez à payer $50 de plus, et voilà l'espèce—j'allais proférer une parole blessante, mais je me retiens à temps—voilà, dis-je, l'espèce d'argumentation qui est mise sous les yeux de ceux qui n'ont jamais étudié la question, pour les tromper et leur persuader que le tarif actuel est beaucoup moins élevé qu'il ne l'était sous le régime conservateur; que ce qu'ils paient aujourd'hui au trésor, est bien moindre que ce que leur faisait payer

l'ancien tarif. Je pourrais, pendant des heures développer le présent sujet. et citer des exemples faisant ressortir, comme je viens de le faire, la fausseté et l'absurdité —si ces mots sont permis—des représentations faites ici sur ce sujet. Ces représentations sont réellement contraires à la logique et ne sont aucunement des arguments sérieux.

On a répété ici, ce qui a été dit dans l'autre Chambre du parlement, que durant toute la durée de l'administration libérale, la dette publique n'a été augmentée que d'un peu plus de $5,000,000, tandis que durant les dix-huit années du régime conservateur qui précédèrent immédiatement le présent régime, la dette publique s'accrut de plus de $118,000,000. Je me demande, naturellement, sur quoi s'appuie une pareille prétention ? Le gouvernement actuel se vante que durant les dix années de son administration, il a accumulé des surplus s'élevant en totalité à environ soixante-dix millions. Je le demande au ministre du Commerce—parce que je ne crois pas que le leader de la Chambre pourrait me le dire lui-même—que sont devenus ces soixante-dix millions? S'il y a eu en réalité des surplus au montant de $70,000,000, et si la dette publique ne s'est accrue que de $5,000,000, alors le gouvernement actuel doit avoir dépensé d'une certaine manière ces $70,000,000, et si cette somme n'a pas été dépensée, la dette publique devrait se trouver réduite d'autant. Si cette somme a été dépensée, la dette publique a dû s'accroître non de $5,000,000, mais de $75,000,000, et à quelle fin aurait-on augmenté ainsi la dette publique ? Qu'a-t-on à montrer pour tout cet accroissement de la dette publique? D'un autre côté n'avons-nous pas quelque chose à montrer pour l'accroissement de $118,000,000 mentionné, il y a un instant, et que les chefs de la droite attribuent au régime conservateur ? Durant ce dernier régime, la somme de $22,000,000 fut dépensée pour l'agrandissement des canaux, on a aussi construit le canal du Sault Ste-Marie qui a coûté $3,500,000. Vous savez tous que ce canal fut construit parce que le gouvernement des Etats-Unis ne voulut pas permettre à nos volontaires de passer par le canal du Sault Sainte-Marie situé sur le côté sud de la rivière, alors qu'il nous fallait expédier ces volontaires dans les Territoires du Nord-Ouest pendant l'insurrection fomentée par Riel, et c'est cette ligne de conduite tenue alors par le gouvernement américain, qui nous imposa cette dépense. Le gouvernement d'alors dépensa aussi $27,000,000 pour la construction de bassins de radoub et l'amélioration de ports dans les différentes parties du pays à partir d'Esquimalt jusqu'à Halifax. Le gouvernement d'alors dépensa aussi $19,400,000 pour améliorer le chemin de fer Intercolonial et une somme d'environ $60,000,000 comptant pour le chemin de fer Canadien du Pacifique seulement—ou d'au moins $54,000,000, si on la réduit au minimum. Puis le même gouvernement conservateur dépensa pas moins de $20,000,000 en subventions aux chemins de fer—ce qui fait un total de $131,700,000 dépensé en améliorations réelles que vous pouvez encore montrer au pays, qui font partie de son actif, et dont le pays tire des bénéfices directs, ou indirects. Toute cette somme eût-elle été dépensée pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, on est aujourd'hui, unanime à reconnaître—y compris ceux qui s'opposèrent si ardemment à la construction de ce chemin, ou à l'assistance gouvernementale qui lui fut accordée —que tout ce qui a été dépensé pour ce chemin est un placement de première classe pour le pays, vu que c'est par cette voie ferrée que l'on a pu ouvrir et développer notre magnifique Nord-Ouest, et attirer sur cette région les regards du monde entier particulièrement de l'Europe et des Etats-Unis. En sorte que, dans ce cas seulement, se trouve une dépense de $30,000,000 ou $40,000,000 dépensés pour des améliorations permanentes, en sus du chiffre que mentionnent mes honorables amis de la droite comme étant le montant de la dette publique à la fin du régime conservateur. L'on peut disposer ainsi de toutes les fausses représentations alléguées contre l'ancien régime conservateur. J'ose affirmer en effet, que toutes les dénonciations faites contre la politique et l'administration du gouvernement de sir John Macdonald, ou de sir John Thompson—et je ne dirai rien de moi-même—peuvent être réfutées aussi victorieusement que je viens de le faire, et des raisons toutes aussi concluantes peuvent être données pour justifier chaque dollar tiré du trésor public par l'ancien gouvernement conservateur.

Je ne m'arrêterai pas maintenant sur les dépenses faites par le présent régime et la manière extravagante dont le revenu public a été dissipé en travaux inutiles dans les diverses parties du pays. La chose pourra être faite dans une autre occasion. L'ensemble des accusations portées par mon honorable ami sont des assertions aussi fausses qu'il est possible de l'imaginer. Je ne dis pas que les faits ont été travestis avec l'intention de tromper; mais ils ont été exposés de manière à tromper les personnes qui ne pensent pas par elles-mêmes, ou celles qui n'ont pas suffisamment examiné ces faits.

Il y a un autre point sur lequel je désire m'arrêter. Il est aisé de porter une accusation, et on peut le faire en bien moins de temps qu'il n'en faut pour expliquer les faits en réfutation de cette accusation. On a dit et persisté à dire que la taxation actuelle est moindre qu'elle ne l'était sous l'administration conservatrice.

Permettez-moi de citer quelques chiffres sur cette question. Le montant total de la taxation durant les cinq dernières années finissant en 1896, était de $271,750,000, ou de $5.66 par tête. Durant les cinq autres années finissant en 1901, la taxation totale s'éleva à $361,500,000, ou à $6.93 par tête. Pendant les neuf mois finissant le 31 mars 1907, elle s'est élevée à $68,750,000, soit à $10.34 par tête. Tels sont les faits tirés des documents officiels, imprimés et publiés par le gouvernement actuel. Ces faits démontrent que, en vertu des taxes imposées par le gouvernement actuel, le peuple canadien a versé dans le trésor public la somme de $132,122,000, soit $8,000 par semaine de plus que la somme qu'il payait auparavant sous le régime conservateur. Que les faits soient exposés tels qu'ils doivent l'être, et il est fort peu probable que le public soit induit en erreur par des assertions faites ex parte, si je puis m'exprimer ainsi, par les hommes de la droite qui font ordinairement cette comparaison. Il y a plusieurs autres points sur lesquels je désirerais appeler l'attention de la Chambre; mais j'ai occupé l'attention des honorables membres de cette Chambre beaucoup plus longtemps que j'avais l'intention de le faire, et j'ai peut-être même abusé de la patience de ceux qui m'écoutent. Mais je n'hésite aucunement à dire que la prospérité dont le pays jouit actuellement, est due en grande partie, sinon entièrement, au fait que le ministère actuel, depuis son avènement au pouvoir jusqu'aujourd'hui, n'a cessé de suivre les traces de ses prédécesseurs. Il est arrivé au pouvoir en déclarant ouvertement que le premier article de son programme serait de faire disparaître l'inique et odieuse protection commerciale et industrielle établie par le statut. Le premier ministre déclarait lui-même, alors qu'il présenterait aux Chambres une politique de libre-échange semblable à celle qui existait alors en Angleterre. A-t-il tenu cette promesse? Au contraire; il a modifié quelque peu le tarif; mais dans la plupart des cas, il a maintenu sur les articles importés les droits qui existaient lors de son arrivée au pouvoir, et dans d'autres cas—qui ont provoqué les plus vives récriminations—il a élevé les droits. Prenez, par exemple, les instruments aratoires. Si ce n'est dans quelques cas seulement, le droit était de 20 pour 100 sur les machines à battre; de 20 pour 100 sur les moissonneuses et les faucheuses. Le gouvernement actuel a maintenu ce droit tel qu'il était, mais il a réduit le droit sur l'acier et d'autres articles qui entrent dans la fabrication de ces machines. Or, cette réduction du droit sur les matériaux qui entrent dans la fabrication de ces machines est une protection d'autant accordée à ceux qui les fabriquent en Canada. Je ne trouve pas à redire à cette protection, mais je cite ce fait comme un exemple de l'inconsistence flagrante de ceux qui font des professions de principes qu'ils ne suivent jamais. Je partage jusqu'à un certain point l'opinion exprimée par celui dont le ministre a parlé hier, en plaisantant. Il a déclaré qu'en matière de protection, il serait prêt à en accorder une aussi élevée que la potence sur laquelle on a pendu Haman. Je ferais la même chose. Il m'importe peu toutefois, que le chiffre de cette protection soit très élevé, pourvu que ce chiffre protège le pays contre les importations étrangères, et procure par suite de l'emploi aux artisans et aux journaliers. Comment se fait-il donc que la taxation par tête en Canada soit plus élevée qu'aux Etats-Unis, nonobstant leur population de soixante-dix à quatre-vingt millions d'âmes, contre nos six ou sept millions d'habitants? La raison de ce fait, c'est qu'aux Etats-Unis, au lieu

d'emprunter des capitaux pour leurs entreprises et d'importer de grandes quantités de marchandises, ils fabriquent leurs propres marchandises chez eux. De cette façon, ils dépensent leur argent chez eux, et conséquemment, la taxation par tête pour faire face aux améliorations publiques, n'est pas aussi élevée qu'elle le serait s'ils étaient obligés d'emprunter de l'argent à l'étranger pour exécuter leurs travaux publics. Je partage entièrement l'opinion exprimée hier soir, par mon honorable ami relativement aux travaux publics. Devrait-on avec le revenu annuel du pays construire le "Grand-Tronc-Pacifique", ou l'exécution de cette entreprise doit-elle être faite au moyen d'emprunts? Si cette grande entreprise, appelée à procurer de grands avantages, était exécutée à même notre revenu annuel, ceux qui nous suivront en profiteraient sans avoir rien payé sur ce qu'elle aurait coûté. De même pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, si sa construction avait été payée à même le revenu provenant de la taxation, à mesure que les travaux de construction eussent progressé, nous n'aurions plus rien à payer aujourd'hui, sous forme d'intérêt sur les capitaux qui ont été placés dans cette entreprise. Tous ces capitaux eussent été tirés de notre propre bourse. Que ceux qui doivent profiter de ces grandes entreprises publiques soient appelés à payer leur part de ce qu'elles coûtent, et telle est la doctrine émise hier soir, par mon honorable ami, le leader de la gauche, et elle sera, je crois, acceptée comme une politique saine par tous ceux qui s'arrêteront un instant sur cette question. Je suis porté à croire que l'histoire aura à rapporter bien des fautes commises par le gouvernement actuel, en dépit de ses vantardises, ou de la manière pompeuse dont le ministre de l'Industrie et du Commerce a parlé hier soir, de l'augmentation de la population et du développement merveilleux de notre pays par la colonisation du Nord-Ouest. Mais j'espère que l'histoire de l'avenir, tout en rendant justice aux gouvernants actuels, ne manquera pas aussi de signaler le mérite de ceux qui inaugurèrent la politique qui a créé la confédération canadienne. Je me souviens que feu Alexander Mackenzie dénonça un jour, dans la Chambre des communes, le Nord-Ouest canadien comme étant inférieur au Kansas. Je me souviens très bien aussi des paroles prononcées par Edward Blake qui reprochait au gouvernement conservateur d'alors les dépenses qu'il se proposait de faire sur le chemin de fer Intercolonial. J'ai en ma possession aujourd'hui, des circulaires envoyées par les promoteurs du chemin de fer dit "Northern Railways". La compagnie de ce chemin avait à vendre de grandes étendues de terre. Dans ces circulaires se trouvent les paroles prononcées dans la Chambre des communes du Canada par M. Blake et M. Mackenzie. Ces deux chefs libéraux ridiculisaient les représentations faites par sir Charles Tupper et d'autres sur la fertilité du Nord-Ouest, et ils représentaient eux-mêmes une partie de ce même Nord-Ouest canadien comme étant composée de terres rendues stériles par la sécheresse qui y règne pendant une moitié de l'année, et considérées comme ne pouvant jamais être cultivées avec succès. Pourquoi ces circulaires dépréciaient-elles ainsi le Nord-Ouest? C'était pour engager les immigrants étrangers qui devaient passer par St-Paul, Minneapolis et le Manitoba, à lire ce que pensaient du Nord-Ouest canadien, les hommes publics mêmes du Canada, et le résultat fut que des centaines de milliers d'immigrants quittèrent les convois qui les transportaient, et s'établirent dans le Dakota-nord, le Wisconsin et autres parties des Etats-Unis. Je remercie Dieu qu'aucun membre du parti conservateur, depuis que ce parti est dans l'opposition, n'ait encore élevé sa voix, ou son doigt contre son propre pays, ou l'ait encore jamais dénoncé comme étant impropre à la colonisation, ou à toute autre fin. Les membres du parti conservateur ont toujours loué et vanté leur pays, qu'ils fussent au pouvoir ou non ,et le devoir de tout patriote, de tout homme qui aime son pays, est d'encourager l'immigration dans notre Nord-Ouest afin de développer nos ressources, afin d'en faire non seulement le grenier du monde, mais aussi le centre,—la colonne vertébrale j'allais dire—reliant l'Est à l'Ouest du Canada ; bref une contrée digne du peuple qui l'habite. J'espère que nous ne verrons plus jamais de nos compatriotes se permettant, sous l'influence d'un misérable esprit de parti, de déprécier leur pays, bien qu'ils n'ignorassent pas l'inanité de leurs dénonciations. Les expédients de parti ne de-

vraient pas être poussés au point de faire perdre au pays des certaines de milliers de bons et honnêtes canadiens qui, découragés par les mauvais conseils reçus, nous ont quittés parce qu'ils avaient souffert de la sécheresse et rencontré d'autres difficultés.

Les admirateurs du gouvernement actuel prétendent que c'est à la politique de ce gouvernement qu'il faut attribuer l'affluence de l'immigration actuelle. Cependant, la politique du gouvernement actuel n'a eu rien à faire avec cette immigration. Ce qui a attiré les immigrants ici, ce sont nos magnifiques récoltes dues à la richesse du sol, aux pluies bienfaisantes et à notre beau soleil des mois de juin et juillet. Voilà ce qui nous a donné de bonnes récoltes, et je regrette beaucoup, comme le fait tout ami de son pays, les revers occasionnés par les gelées de la dernière saison. Si cet inconvénient se faisait sentir pendant deux ou trois années consécutives, les affaires tomberaient dans le marasme. Mais espérons que ces geléees ne se produiront plus; que leur passage n'est qu'un accident des plus regrettables, et que nous n'aurons plus à les déplorer. En m'arrêtant comme je l'ai fait sur cette question, si j'ai parlé avec chaleur, c'est parce que je suis profondément convaincu que tous les bons canadiens ont dû vivement regretter le tort causé au pays par la ligne de conduite tenue dans le passé par mes honorables amis de la droite du Sénat, et aussi par ceux de la droite des Communes, ligne de conduite qui n'a jamais été tenue par le parti conservateur depuis sa chute du pouvoir. Nous, conservateurs, avons toujours individuellement et comme parti, parlé élogieusement de notre pays, et nous aidons toujours, autant que possible, nos adversaires qui gouvernent à développer les ressources naturelles du pays au moyen de l'immigration. Je ne me serais pas arrêté sur un si grand nombre de points si je n'avais tenu à ce que mes vues sur la politique générale du pays fussent insérées dans le rapport de nos débats. Si à l'avenir quelqu'un juge à propos de les lire, ils apprendront, au moins, ce que je pense des œuvres de ceux qui sont maintenant au pouvoir, et quelle est la vraie politique suivie par le parti conservateur.

Hon. sir MACKENZIE BOWELL.

L'honorable M. SCOTT: Il est tout à fait inutile à l'honorable sénateur de Belleville de nous offrir ses excuses pour la longueur de sès remarques, parce que nous aimons toujours à entendre sa voix. Nous avons été heureux de l'entendre déclarer hier, qu'il avait changé sa première détermination de garder le silence, et qu'il s'était décidé à prendre la parole sur l'adresse. Nous sommes heureux de remarquer la vigueur qu'il a déployée au cours de ses remarques, et bien que quelques-uns d'entre nous ne partagent pas toutes les opinions qu'il a exprimées, ces opinions, cependant, ont toujours été exprimées sur un ton de bonne humeur, bien que sous une forme incisive et sévère et appropriée à un adversaire politique. Nous sommes en même temps heureux d'observer que cet honorable sénateur est toujours en état de prendre la parole devant cette Chambre, et j'espère qu'il pourra le faire encore pendant plusieurs années. Je n'ai pas l'intention de m'arrêter longtemps sur toutes les futilités débitées sur le choix fait de certains nouveaux membres du gouvernement. Sir Wilfrid Laurier n'est pas obligé de limiter ses choix à ceux pouvant être faits dans la Chambre des communes quand il a besoin d'adjoindre quelqu'un à son cabinet. Il choisit les hommes qui lui paraissent les plus conformes au goût du public. Personne ne saurait blâmer les choix qu'il a faits dans le passé, et je suis d'avis qu'à l'avenir le public approuvera également ceux qui seront faits. Les ministres nouveaux auxquels il a été fait allusion occupaient de hautes positions dans la province à laquelle ils appartiennent respectivement. Ils ont été les leaders de leur législature locale respectivement. Aucun meilleur choix ne pouvait être fait, si vous désirez placer dans le gouvernement fédéral des hommes en contact avec l'opinion publique, que celui d'hommes ayant déjà représenté le peuple dans les législatures provinciales, et qui ont acquis la réputation que possèdent les deux ministres qui viennent d'être ajoutés au cabinet Laurier.

Je ne suivrai pas le sentier tortueux parcouru par mon honorable ami en discutant les divers sujets qu'il a abordés. Je ne m'attendais pas à ce que le traité franco-canadien fût discuté, vu que jusqu'à jeudi

dernier, ce traité était encore un document confidentiel. Je ne l'ai jamais lu, et je ne crois pas que mes collègues du gouvernement, excepté ceux qui l'ont négocié, en aient, eux aussi, une connaissance approfondie. En effet, en vertu d'une entente conclue avec le gouvernement français, ce traité devait être tenu rigoureusement à l'écart jusqu'au 28 novembre, alors qu'il pourrait être considéré ensuite comme un document public, et déposé devant le parlement des deux pays contractants. Je crois que la copie sur laquelle on a discuté contient quelques erreurs, et que l'on est actuellement en voie de la reviser. J'ignore dans quelle édition mon honorable ami s'est inspiré, et je ne connais réellement pas quelles sont les erreurs qui se sont glissées dans la copie que je viens de mentionner ; mais on me dit que cette copie a besoin d'être revisée. J'aimerais à dire quelques mots en réponse aux dernières observations faites par mon honorable ami, et dans lesquelles il a reproché à ceux du gouvernement actuel—qui sont ici maintenant et qui étaient au pouvoir en 1870—la ligne de conduite tenue par eux à l'égard du Nord-Ouest. Cette histoire a été repétée si souvent que les gens commencent à croire que le gouvernement de M. Mackenzie n'a réalisé aucun progrès, et n'a pas même essayé de construire le chemin de fer canadien du Pacifique. Le gouvernement de sir John Macdonald en fit l'essai en 1870 et en 1871, et sa tentative échoua. Je n'ai pas besoin de remonter bien loin en arrière dans notre histoire politique pour retrouver le nom de sir Hugh Allan et ses centaines de mille piastres de contribution au fonds électoral. Le gouvernement Mackenzie s'adressa aux capitalistes anglais et ne put les engager à placer leurs fonds dans l'entreprise du chemin de fer canadien du Pacifique. Les membres de ce gouvernement n'étaient pas d'accord sur cette question. M. Mackenzie se trouva en face de cette question épineuse dans un temps où une crise commerciale et financière commençait à sévir en Canada. Toutefois, croyant faire pour le mieux, le gouvernement Mackenzie fit adopter par les Chambres une loi autorisant la construction de ce chemin comme entreprise de l'Etat. Il fit plus. Il adjugea des contrats pour la construction de la section située entre Thunder-Bay et Winnipeg. Il aida à construire la ligne à partir de Winnipeg jusqu'à la frontière. Il commença la construction de lignes ayant pour point de départ Winnipeg et gagnant l'ouest, et, cependant, on vient nous dire, aujourd'hui, que le gouvernement Mackenzie ne fit rien pour le chemin de fer canadien du Pacifique ; qu'il combattit le projet dès le début. Il n'en est pas ainsi. Je me souviens très bien qu'après le changement de gouvernement, sir Charles Tupper a reconnu dans la Chambre des communes l'énergie, l'intelligence, l'activité et l'habileté déployées par M. Mackenzie dans ces circonstances. Il a reconnu qu'il avait judicieusement adjugé des contrats et prélevé des fonds pour commencer la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Dans le débat qui eut lieu dans la Chambre des communes, en 1877, ou 1880, à l'occasion d'une motion faite par sir Charles Tupper, l'on peut voir que ce dernier exprima sur ce sujet une opinion bien différente de celle exprimée, aujourd'hui, par mon honorable ami de la gauche.

Je n'ai pas l'intention de suivre mon honorable ami dans la voie tortueuse où il s'est engagé pour démontrer que la politique commerciale et industrielle adoptée par le gouvernement actuel n'a pas été un succès, pour démontrer après tout, que le peuple ne s'enrichissait pas, comme on le dit ; que la prospérité dont on parle tant n'est que du vent et non un fait réel. Je mentionnerai simplement le banquet donné à Toronto, en 1895, et auquel assistait sir Wilfrid Laurier et M. Foster. Ce dernier, dans un très long discours et avec des chiffres, démontra que la prospérité régnait alors en Canada, et fit voir jusqu'à quel point nos diverses industries s'étaient développées. Sir Wilfrid Laurier dit, de son côté : "Je ne crois pas, puisque le gouvernement doit être bientôt changé, qu'il soit nécessaire de m'arrêter maintenant aux chiffres. Les habitants du Canada, lorsque cet événement se produira, s'apercevront qu'une ère de prospérité est arrivée". Les habitants du Canada savent, en effet, aujourd'hui, que, depuis que le gouvernement actuel est chargé de l'administration des affaires publiques, ils ont de plus en plus prospéré. Tous les faits le prouvent. Les industries du Canada sont deux fois, trois et quatre fois plus considérables et plus prospères

qu'elles ne l'étaient, et ce fait n'indique pas que la moindre dépression se fait sentir dans le pays. On constate, au contraire, que si les industriels avaient plus de capitaux, la demande actuelle sur le marché les engagerait à augmenter leurs affaires. Il n'y a pas un seul fabricant en Canada, aujourd'hui, qui n'aimerait à accroître son établissement et ses opérations. Mais la preuve faite, en 1895, par l'honorable député de Toronto-Junction est si concluante, que je n'ai pas besoin de m'étendre longuement sur ce point. Prenez, par exemple, les dépôts dans les banques et les caisses d'épargne. C'est tout simplement merveilleux. Il n'y a pas dans le monde un seul pays où les épargnes du peuple s'accroissent, tous les jours, d'une manière aussi étonnante qu'au Canada. Qu'est-ce qui a développé le Nord-Ouest ? Est-ce la politique de mes honorables amis de la gauche actuelle lorsqu'ils avaient le pouvoir ? Pas du tout. J'ai sous les yeux un état des inscriptions de homesteads. En 1879, après le retour au pouvoir du parti conservateur, le nombre d'inscriptions de homesteads était de 4,068. En 1896, le nombre était tombé à 1,857. Ces chiffres parlent plus éloquemment que toutes les phrases que je pourrais débiter sur ce sujet. Ils prouvent une diminution réelle et considérable. L'ex-leader de la gauche et ses amis se vantent de ce qu'ils ont accompli dans le Nord-Ouest. Cependant, pendant qu'ils étaient au pouvoir, voyez l'effet produit par leur politique, —effet qui se traduit par une diminution considérable des inscriptions de homesteads. D'un autre côté, quel a été le nombre de ces inscriptions pendant la dernière année ? Le nombre atteint 41,860 ! Ainsi, l'augmentation a été de 1,800—sous le régime conservateur—à 41,000 sous le régime libéral—et cela après un intervalle de dix ans. Durant la période décennale précédente, le nombre de ces inscriptions était tombé de 4,000 à 1,000. Y a-t-il rien de plus probant que ces chiffres ? Voilà les faits. Je pourrais citer bien d'autres chiffres sur les différentes branches de l'administration, et qui parlent dans le même sens que ceux que je viens de citer. Prenez, par exemple, le chapitre de l'immigration. En 1896-97, l'immigration des Iles britanniques s'éleva à 11,833, tandis que durant les neuf derniers mois seulement, il nous est arrivé d'Angleterre 55,791 immigrants. L'immigration étrangère durant la dernière année de l'administration de mes honorables amis de la gauche, s'éleva à 7,092, tandis que durant les neuf derniers mois, l'immigration étrangère s'est élevée à 34,217. Durant la dernière année de pouvoir de mes honorables amis de la gauche, l'immigration venant des Etats-Unis s'éleva à 2,412, tandis que durant les neuf derniers mois, elle s'est élevée à 34,659. Comparant l'immigration, durant les neuf derniers mois de pouvoir des conservateurs avec les neuf derniers mois du présent régime, les chiffres sont 1,716 immigrants dans le premier cas et 124,667 dans le second. On estime que, durant la présente année—comprenant les 12 mois—le nombre des immigrants en Canada atteindra un quart de million. Ces deux faits seuls sont suffisants pour faire ressortir le merveilleux développement du pays. Le fait que nos importations excèdent nos exportations, ou que nous avons acheté plus que nous n'avons vendu, ne prouve aucunement que le peuple s'appauvrit. Ce serait absurde de le prétendre en présence des conditions actuelles, alors que chacun en Canada profite du progrès accompli. Le prix du travail s'est accru. Tout le monde reconnaît que le Canada est le pays le plus prospère qui existe actuellement. La chose est reconnue par les voyageurs. Ils déclarent qu'ils s'aperçoivent de notre prospérité par l'état de nos rues, par le développement de nos cités, par les résidences princières érigées partout, par les grandes maisons de nos fermiers ; par les voitures et les vêtements du peuple. Les étrangers qui visitent le Canada témoignent de tous ces faits qui sont autant de signes de la prospérité générale de nos populations.

Permettez-moi de citer un fait qui indique jusqu'à quel point le Canada est recherché par les étrangers qui émigrent. Nous nous efforçons actuellement de fermer l'entrée du Canada à certaines classes d'émigrants. Sur les Chinois, particulièrement, nous imposons une capitation de $500. Vous êtes peut-être, portés à croire que c'est là un obstacle difficile à surmonter. Mais cet impôt a-t-il empêché le Chinois de pénétrer en Canada ? M. Parmelee m'a fourni, aujourd'hui, des chiffres statistiques, et ces chiffres établissent que, jusqu'au mois de novembre, 1,016 Chinois ont payé leur taxe de $500

chacun pour entrer en Canada. Vous n'avez pas besoin d'une meilleure preuve que celle-là pour faire voir jusqu'à quel point l'ouvrier étranger tient à venir au Canada. Ainsi, des Chinois vont jusqu'à mortgager leur propre corps pour prélever l'argent dont ils ont besoin pour leur taxe d'entrée en Canada ; mais ils savent qu'ils pourront rembourser l'emprunt qu'ils auront fait pour cet objet, et ils peuvent trouver des prêteurs dans ces circonstances. En Angleterre, aujourd'hui, des associations sont formées dans le but de prélever des fonds destinés à aider les émigrants à se rendre au Canada, convaincues qu'elles sont par l'expérience acquise durant ces dernières années, que, si ces émigrants sont laborieux, ils pourront bientôt, après leur arrivée au Canada, rembourser les fonds avancés, et cet argent remboursé servira de nouveau à procurer de l'aide à d'autres émigrants. Peut-on trouver rien de plus concluant que ce fait pour prouver l'existence de la prospérité dont jouit le Canada ? Les chiffres seuls ne sauraient être une preuve suffisante ; mais si vous les consultez, ils vous font voir les épargnes du peuple. Je n'exprimerai pas ma propre opinion sur ce qui a causé le présent malaise, cet état d'incertitude qui existe sur le marché monétaire ; mais il n'est arrivé en Canada rien ayant contribué à cet état de choses. Nos voisins des Etats-Unis sont étonnés, au contraire, de ce que le Canada, rapproché des Etats-Unis par des relations commerciales si intimes, n'ait pas été plus affecté qu'il ne l'a été par la dépression monétaire qui se fait actuellement sentir chez eux, dépression qui a amené la faillite de banques et d'autres établissements financiers, ainsi que la perte de centaines de millions de piastres, tandis que nos valeurs monétaires sont restées fermes. Nos voisins ne peuvent s'expliquer comment il se fait qu'un jeune pays situé au nord de leur propre territoire, soit en état de traverser une période de dépression financière s'étendant comme un drap mortuaire sur tous les Etats-Unis, et quel est l'effet immédiat de cette situation ? Ceux qui ont des épargnes aux Etats-Unis viennent les déposer dans les banques du Canada, et, aujourd'hui, nos billets de banques sont devenus dans les Etats-Unis une monnaie courante. Il y a dix ans, vous ne pouviez faire accepter aux Etats-Unis notre papier-monnaie. Lorsque nous avions l'occasion, par exemple, de visiter Boston, New-York, ou tout autre point de la république voisine, il nous fallait nous approvisionner de billets de banques des Etats-Unis, vu que nos voisins ne voulaient pas accepter les nôtres. Aujourd'hui, cependant, ils tiennent à se procurer des billets de banques du Canada. Les troupes théâtrales qui visitent le Canada reçoivent de leurs gérants instruction de ne pas rapporter aux Etats-Unis des billets de banques américains, ou des traites tirées sur New-York ; mais d'emporter en retournant aux Etats-Unis des billets de banques du Canada, parce que, disent-ils : "Nous pouvons obtenir de l'or pour ces billets canadiens ; nous en connaissons la valeur". Un meilleur compliment peut-il être fait au Canada ? Un grand pays de 80,000,000 d'âmes, considéré comme l'un des plus riches et des plus prospères qui existent sur la surface du globe, se voit donc obligé d'admettre que le Canada est mieux gouverné qu'il ne l'est lui-même en ce qui concerne les affaires financières, et que les banques du Canada reposent sur une base plus solide que celle qui sert de fondation aux institutions du même genre des Etats-Unis. On ne saurait faire au Canada un compliment plus flatteur que celui qui se trouve dans l'ordre donné aux agents de commerce voyageant dans les différentes parties du Canada, d'amasser tous les billets de banque canadiens qu'ils pourront se procurer, au lieu de faire leurs remises aux Etats-Unis en billets de monnaie courante, ou en traites tirées sur New-York, parce que l'on sait qu'il sera possible d'obtenir de l'or pour les billets de banques canadiens dès qu'on le voudra.

Je ne me propose pas de citer d'autres chiffres, parce que je sais que la Chambre les a déjà entendu citer ; mais j'ai ceci à dire pour expliquer comment cette prospérité du Nord-Ouest a été produite et comment le nombre d'inscriptions de homesteads s'est accru, comme je l'ai déjà dit. Ce développement est le résultat de nos annonces et de l'envoi de délégués de l'autre côté de l'Atlantique, de gens qui ont réussi, eux-mêmes, à s'établir dans le Nord-Ouest et à s'y créer un foyer prospère. Ce sont ces délégués qui ont circulé parmi les populations des Iles britanniques et du continent européen. L'emploi de ces agents a coûté

quelque chose ; mais ce qu'ils nous ont coûté a été le meilleur placement possible, et, aujourd'hui, nous pourrions retirer tous nos agents d'immigration. Nous ne faisons pas, aujourd'hui, le travail que nous faisions autrefois pour attirer l'immigration, parce que le Canada est annoncé, aujourd'hui, tellement, et l'affluence de l'immigration est si grande, que la seule difficulté sérieuse qui se présente est d'écarter la classe d'immigrants qu'il n'est pas désirable de recevoir. Le fait que des Chinois, comme je l'ai déjà dit, ont payé, durant les onze derniers mois, une capitation de $500, et un demi-million de piastres en totalité, pour leur admission en Canada, prouve péremptoirement qu'il n'est pas absolument inutile de continuer plus longtemps la propagande que nous avons faite jusqu'à présent, parce que le Canada occupe, aujourd'hui, une si haute position parmi toutes les nations de la terre que, si nous abaissions toutes les barrières, ou si les habitants du centre et du midi de l'Europe avaient les moyens d'émigrer au Canada, il nous en viendrait des millions. Le désir d'émigrer au Canada est si vif qu'il est à craindre que nous ne nous trouvions surchargés d'immigrants qui ne soient pas immédiatement prêts à s'assimiler aux habitants du pays. Un grand nombre d'immigrants de diverses nationalités sont maintenant établis dans le Nord-Ouest et d'autres parties du Canada, et bien que je sois heureux de dire que, dans la majorité des cas, ils sont en voie de prospérer, il ne manque pas, cependant, de gens qui craignent que la pure race indigène,—ou ceux qui sont nés en Canada—n'ait à souffrir de l'influence délétère que peut produire le si grand nombre d'étrangers au contact desquels elle se trouve. Je n'éprouverai pas, moi-même, cette appréhension si nous refusons l'entrée en Canada de la classe d'immigrants non désirables. Il n'y a aucun doute qu'un certin nombre d'immigrants de cette classe réussiront à se fixer en Canada. La chose ne peut être évitée, bien que les divers ports d'entrée soient soumis à une surveillance et un contrôle des plus rigoureux. Nos efforts devront tendre à l'avenir plus que jamais à diminuer le nombre de ces immigrants. Mon intention n'est pas de parler plus longuement. En terminant, je suis très heureux de constater le si bon accueil fait par le Sénat au discours de Son Excellence. Il est tout à fait naturel que l'on ait pu le critiquer. Comme mon honorable ami le sait, on doit dans un discours de ce genre, éviter autant que possible tout ce qui prête à la contestation. Le discours de Son Excellence a été extrêmement bien reçu, et j'espère que la législation qu'il annonce recevra de cette Chambre un accueil non moins favorable. Le discours fait allusion aux principaux projets de loi qui vous seront soumis. L'un d'eux aura pour objet de placer les compagnies de télégraphes et de téléphones sous le contrôle de la commission des chemins de fer ; un autre aura pour objet de modifier de nouveau la loi électorale, et d'autres encore dont l'opportunité leur méritera la plus sérieuse attention du parlement.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ai oublié de m'arrêter sur la promesse que fait le discours du trône d'un projet de loi à l'effet de pourvoir à l'extension des frontières du Manitoba et d'autres provinces, et aussi sur le paragraphe concernant les télégraphes et téléphones. Est-ce l'intention du gouvernement d'assumer le contrôle sur les télégraphes et téléphones ; de les acquérir et de les exploiter ; ou simplement de les placer sous le contrôle de la commission des chemins de fer ? Je pose ces questions, parce que le paragraphe qui les concerne est très vague. Quant à l'extension des frontière du Manitoba, j'en comprends bien la raison, parce que c'est une mesure demandée depuis très longtemps ; mais qu'est-ce que le discours du trône veut dire par l'extension des territoires de la Saskatchewan et de l'Alberta ? A-t-on l'intention d'accorder à la Saskatchewan un débouché sur la baie d'Hudson, ou dans quelle direction l'extension de cette province sera-t-elle faite ?

L'honorable M. SCOTT : L'allusion à d'autres provinces que le Manitoba s'applique probablement à Ontario ; peut-être aussi à la province de Québec, si celle-ci le désire. Le paragraphe ne mentionne aucunement la Saskatchewan et l'Alberta.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si mon souvenir est fidèle, l'allusion comprend les Territoires du Nord-Ouest.

L'honorable M. SCOTT : " Le Manitoba et d'autres provinces " sont les termes employés, je crois, dans le discours du trône. Quant aux téléphones et télégraphes, il est proposé de les placer sous le contrôle de la commission des chemins de fer pour ce qui regarde leurs tarifs et d'autres parties de leur administration, comme la chose a été faite pour les chemins de fer ;. mais il ne s'agit pas de leur absorption par le gouvernement.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suis heureux d'apprendre que le gouvernement limite à ce point la portée de la mesure qu'il nous promet au sujet des télégraphes et téléphones. Je voulais aussi ajouter que j'étais entièrement d'accord avec l'honorable sénateur d'York-centre sur cette question.

L'honorable M. McMULLEN : Comme l'honorable sénateur de Hastings a fait allusion à moi, cette après-midi, je voudrais lui répondre ; mais je préfère attendre à demain pour le faire. Je propose donc l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures p.m.

SENAT.

Séance du mercredi, 4 décembre 1907.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

COMITE DE SELECTION.

MOTION.

L'honorable M. SCOTT propose :

Que, conformément à la règle 177, les sénateurs dont les noms suivent forment un comité de sélection chargé de désigner les sénateurs devant composer les différents comités permanents de la présente session, savoir:— L'honorable sir Mackenzie Bowell, C.C.M.G., et les honorables messieurs Gibson, Lougheed, Béique, Miller, Power, Watson, Casgrain et Ferguson; le dit comité devant faire rapport avec toute la diligence convenable des noms des sénateurs par lui désignés.

L'honorable M. GIBSON : Au sujet de ce comité, dont j'ai eu l'honneur de faire partie durant quelques années, je dirai que le mécontentement qui se manifeste après que le comité de sélection a été formé, se continue chaque année. En tout cas, il n'y a aucun doute sur l'importance croissante de l'Ouest, et un grand nombre de sénateurs désirent faire partie du comité qu'on nomme le " comité de ruban bleu ", autrement dit le comité des chemins de fer, télégraphes et ports, et cela avec raison, parce qu'à l'avenir, durant plusieurs années, la construction des chemins de fer sera un très puissant facteur dans la colonisation du Nord-Ouest. Durant un certain nombre d'années, ce comité a eu à faire face à cette difficulté et l'on a de temps à autre augmenté le nombre de ses membres. Je désire déclarer que ce comité et chacun de ses membres ont travaillé honnêtement et se sont efforcés de remplir leurs devoirs le mieux possible. Un grand nombre des honorables sénateurs ont dans le passé rendu de grands services, dans les différents comités dont ils ont fait partie, et sans la sortie de quelques membres de ce comité, il y aura peu de changements dans la composition des autres comités. Il me semble donc que ce comité, étant le plus important de tous, il y devrait être fait un autre changement qui permette, après qu'il aura fait son rapport, de parer à cette difficulté. Le seul moyen de régler la question est d'ajouter cinq membres à ce comité. En faisant cela, nous rendrions ce comité capable de représenter tous les intérêts, le mieux possible. Dans les conditions actuelles la province d'Ontario est représentée par quatorze membres dans le comité, la province de Québec par seize, le Nouveau-Brunswick par six, la Nouvelle-Ecosse par quatre, le Manitoba par trois, l'Alberta par deux, l'Ile du Prince-Edourad par un, la Colombie-Anglaise par deux et la Saskatchewan par deux. Il y a dans le comité quarante-cinq membres. On a de tout temps critiqué la composition de ces comités. Je ne blâmerai pas cette critique, parce que le comité désire traiter avec justice chaque province. Sans doute quelques sénateurs doivent être laissés de côté. Naturellement nous ne pouvons pas renvoyer des membres qui ont fait partie du comité depuis un certain nombre d'années. Quelques honorables sénateurs faisaient partie de quatre comités ;

nous avons réduit ce nombre à trois, et tel que le comité est maintenant constitué, il y aurait en moyenne deux membres par comité. Quelques comités se réunissent à de rares intervalles et font peu de besogne, comparée à celle du comité des Chemins de fer, comme, par exemple, le comité des Banques et du commerce et le comité de l'Economie interne. A moins que le Sénat ne fasse quelque chose dans le sens que je viens d'indiquer, le mécontentement continuera de se manifester d'année en année. Autrefois, le comité des chemins de fer se composait de quarante membres. Il y a deux ou trois ans nous y avons ajouté cinq membres, ce qui fait quarante-cinq membres. A mon avis, il serait facile d'ajouter cinq membres pour que le comité fût certain de voir accepter tous ses rapports par la Chambre.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'exprimerai l'opinion que j'ai toujours entretenue depuis plusieurs années, à savoir que moins les membres d'un comité sont nombreux, et mieux vaut la besogne qu'ils font. Je ne m'oppose pas à ce que vous ajoutiez au comité cinq, six ou dix membres. Cependant vous entendrez toujours les mêmes plaintes, à l'avenir, parce qu'un certain nombre de sénateurs doivent être laissés de côté. Cette même plainte a été faite à toutes les sessions, depuis des années, et l'addition de cinq ou six membres au comité ne fera pas cesser les plaintes.

L'honorable M. DAVIS : Je ne partage pas l'avis de l'honorable sénateur de Hastings. Je crois que l'addition de cinq membres au comité des chemins de fer ferait disparaître un sujet de plainte. Je dirai un mot au sujet du comité de sélection. J'ai parcouru les procès-verbaux de la Chambre depuis plusieurs année, et j'ai constaté que ce comité est toujours composé de la même manière. On n'y fait pas de changement. C'est toujours le même comité. Et ce qui me frappe le plus c'est que pas un représentant du gouvernement ne fait partie de comité. S'il y a un comité où le gouvernement devrait être représenté, c'est bien le comité de sélection, parce que celui-ci a virtuellement en mains la nomination de tous les comités du Sénat, et nous savons que lorsqu'un comité de cette Chambre adopte une mesure, la Chambre généralement l'approuve. Aussi le comité de sélection est un comité important, et l'on devrait s'efforcer de le composer le mieux possible. Le même comité devrait être nommé d'année en année. Je n'ai rien à dire contre les sénateurs qui ont été membres de ce comité. Je suis certain qu'ils ont fait leur besogne dans la mesure de leurs forces et de leurs talents. Cependant, il devrait y avoir de temps à autre un changement, et le gouvernement devrait être spécialement représenté dans le comité. L'honorable sénateur de Welland semble parler, aujourd'hui, pour le gouvernement, et cependant il est un des membres du comité. Dans la Chambre des communes le premier ministre et le chef de l'opposition font partie du comité de sélection. Ici le chef de l'opposition en fait partie mais le gouvernement n'y est pas représenté. Les sénateurs de l'Ouest sont fortement intéressés dans le comité des chemins de fer. La législation relative aux chemins de fer du pays est soumise au comité des chemins de fer et ses rapports sont généralement adoptés par la Chambre.

D'honorables sénateurs de l'Ouest, qui assistent aux séances de la Chambre durant toute la session, et qui seraient d'excellents membres de comités à cause de leur connaissance de l'Ouest, où ces chemins de fer doivent être construits, ne font pas partie de ce comité. Je crois qu'il serait bon d'ajouter cinq ou dix membres au comité des chemins de fer, et je pourrais dire la même chose des autres comités. Plusieurs jeunes sénateurs aimeraient à faire partie des comités pour y travailler. Voici les provinces représentées dans le comité de sélection : le Manitoba par un, la Nouvelle-Ecosse par deux, Québec par deux, l'Ile du Prince-Edouard par un, Ontario par deux, l'Alberta par un. Je constate que la Colombie-Anglaise et la Saskatchewan ne sont pas représentées.

L'honorable M. DOMVILLE : Et le Nouveau-Brunswick ?

L'honorable M. DAVIS : Le Nouveau-Brunswick ne l'est pas, non plus. Trois provinces ne sont pas représentées dans le comité de sélection, bien que l'Ile du Prince-Edouard, la plus petite province du Dominion, soit représentée. Je crois que toutes les provinces devraient être représentées dans ce comité.

L'honorable M. SCOTT : De nombreuses discussions ont eu lieu relativement à la formation de ce comité de sélection. Je crois qu'il représente les différentes parties du Dominion. Il ne compte que neuf membres, dont trois représentent les provinces maritimes, deux Québec, deux Ontario et deux les provinces de l'Ouest. Je crois que le partage est judicieux.

L'honorable M. DAVIS : C'est matière d'opinion.

L'honorable M. SCOTT : D'habitude—et j'espère que cette habitude subsistera—les plus anciens membres de la Chambre font partie du comité de sélection. Jusqu'à présent ils ont fait preuve de beaucoup de jugement et je regretterais de les voir mettre de côté. Je crois que nous avons fait un choix judicieux en fixant le nombre à ce qu'il est actuellement. Il est absolument impossible, en choisissant neuf membres, de plaire à chaque sénateur. Je crois que l'on ne peut faire mieux au point de vue de la justice.

L'honorable M. POWER : Relativement à l'augmentation du nombre des membres du comité des chemins de fer et de quelques autres comités, je dirai qu'on veut, en soumettant une question à un comité, la faire étudier et discuter avec plus de soin que si elle était discutée dans un grand corps délibérant comme le Sénat. Si vous faites d'un comité une annexe de la Chambre, il est évident que vous n'avez pas l'avantage de soumettre la question à un comité.

L'honorable M. OWENS : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. POWER : Il me semble que cela saute aux yeux de tous les sénateurs. Aussi, je n'hésite pas à dire que le comité des chemins de fer ne vaut pas ce qu'il valait lorsqu'il ne comptait que trente-cinq membres, et je demande quel est, à ce sujet, l'avis des honorables sénateurs qui ont siégé dans ce comité durant ces deux ou trois dernières années. Ce qui est important, relativement à un comité, c'est que ses membres puissent s'asseoir tranquillement devant une table et y discuter les questions comme des hommes d'affaires ; non pas y prononcer, debout, des discours enflammés, pour appuyer les réclamations de telle ou telle partie du pays. Je regrette que les discussions ne soient pas restreintes aux différentes parties du pays. Et je demanderai aux honorables sénateurs qui ont siégé dans le comité des chemins de fer s'ils n'ont pas entendu des sénateurs parler dans l'intérêt de certaines corporations du pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Ecoutez ! écoutez ! Je ne crois pas que le nombre de ceux qui représentent ces corporations soit augmenté.

L'honorable M. SULLIVAN : Le grand nombre ne remédiera pas au mal. Il l'empirera.

L'honorable M. POWER : Oui, c'est ce que je prétends. Si vous augmentez le nombre des membres, vous augmentez la difficulté qu'il y a de disposer de la besogne. A présent presque les deux tiers des membres de cette Chambre font partie du comité des chemins de fer et rien ne justifie l'augmentation dont il s'agit. Autrement, il nous faudrait tenir les séances du comité des chemins de fer dans la Chambre, parce que les salles des comités seraient trop exiguës.

L'honorable M. DOUGLAS : A la dernière session, j'ai longuement exprimé mon avis sur le sujet, et je ne crois pas que les raisons de l'honorable sénateur soient d'un grand poids. Les travaux de cette Chambre relatifs aux chemins de fer sont de la plus grande importance. Ils ont plus d'importance pour l'ouest qu'ils ne peuvent en avoir pour aucune province de l'est, et dire que la besogne du comité devra être faite par un petit nombre de sénateurs c'est dire que les représentants de l'Ouest n'ont aucune chance de représenter les intérêts de l'Ouest ou de se rendre aux désirs du peuple.

L'honorable M. POWER : Pardonnez-moi. Tout honorable sénateur qui aura quelque question à discuter devant le comité pourra y comparaître, et le comité sera toujours heureux de l'entendre.

L'honorable M. DOUGLAS : Ses réclamations peuvent être rejetées, et il ferait aussi bien de rester chez lui. Au reste, cette Chambre sait parfaitement que le comité des Chemins de fer décide toute question et que les bills ne sont lus dans la Chambre que pour la forme. Ils sont adoptés très rapidement, et j'oserais dire que peu de

sénateurs expriment leurs opinions sur ces questions après qu'elles ont été discutées à fond dans le comité des Chemins de fer. Aussi, un grand nombre d'honorables membres de cette Chambre n'expriment nullement leurs opinions, bien qu'ils aient à assumer la responsabilité du Sénat pour la besogne qu'il fait. Je ne crois pas qu'il soit sage d'augmenter trop le nombre des membres du comité. Je sais cela, mais les chances de discuter les principes d'une question dans le Sénat ne valent pas celles qui sont offertes aux membres de la Chambre des Communes. Si le comité des Chemins de fer de l'autre Chambre prend une décision, les députés ont toujours l'assurance qu'ils peuvent, dans l'enceinte de la Chambre, discuter à fond les mérites d'une question, et il est dangereux—je signale ce danger—si le comité n'est pas assez nombreux, qu'un grand nombre des honorables sénateurs qui y siègent depuis plusieurs années ne s'occupent pas de cette question. Ils n'assistent pas aux séances, et la conséquence c'est que virtuellement la besogne est faite par un comité relativement peu nombreux. Aussi je ne vois aucun danger à augmenter le nombre des membres du comité. Il se peut que le comité doive être reconstitué parce que plusieurs honorables sénateurs, par suite d'infirmités ou à cause de leur grand âge, ne peuvent assister aux séances, et il est injuste de dire qu'une province aura quatorze représentants et qu'une autre province immense n'en aura que deux. Personne ne peut me faire entrer cela dans la tête. Les provinces ont des droits, et nous, qui les représentons, avons le droit de demander justice et impartialité. Comme tout le monde le sait, nous ne sommes pas immobilisés ici. Nous progressons. Les besoins du pays augmentent. Les comités de cette Chambre-ci doivent progresser avec le pays. Autrement ils se momifieraient et deviendraient inutiles. Aussi j'espère sincèrement que la Chambre prendra la chose en considération et qu'elle fera disparaître tout sujet de plainte de la part des provinces du Dominion et que nous obtiendrons pleine justice et que tous les intéressés seront traités également.

L'honorable M. FERGUSON : Je soulève un point d'ordre. La Chambre ne peut augmenter le nombre des membres du comité. Ce nombre est fixé par nos règles, et il y a une procédure à suivre pour l'augmenter.

Le PRESIDENT : Il n'y a devant la Chambre aucune motion demandant d'augmenter le nombre des membres du comité. La discussion se fait sur la motion ayant pour objet la formation des comités.

L'honorable M. EDWARDS : J'approuve hautement les remarques de l'honorable sénateur d'Halifax. Je désapprouve absolument certaines assertions qui viennent d'être faites. Je ne crois pas qu'un sénateur, parce qu'il vient de l'Est ou de l'Ouest ou du centre du pays, soit nécessairement qualifié pour faire partie d'un comité. Je crois que ceux qui sont qualifiés sont ceux qui remplissent leurs devoirs parlementaires dès leur entrée au parlement et qui travaillent dans les séances des comités. Je crois que le changement annuel que l'on a proposé serait malheureux et fatal. L'expérience est la chose la plus nécessaire aux législateurs, et ce qui fait la supériorité du Sénat en ce qui concerne les comités c'est la permanence de ses membres, contrairement au changement rapide qui s'opère parmi les membres de la Chambre des communes. La Chambre des communes aujourd'hui est un nouveau corps délibérant, trop jeune, à mon avis, pour légiférer dans l'intérêt du pays. Les changements s'y font trop rapidement, et c'est en raison de la permanence des membres du Sénat que nous avons fait une législation qui a satisfait le pays. Je crois que le nombre des membres des comités ne doit pas être considérable. Aujourd'hui le comité des chemins de fer des Communes est absolument trop nombreux pour faire sa besogne efficacement. Une autre grande erreur : d'honorables sénateurs tiennent beaucoup à être nommés membres du comité des chemins de fer. Quant à la législation relative aux chemins de fer, elle ne demande pas à ceux qui s'en occupe la même expérience que doivent avoir ceux demande pas à ceux qui s'en occupent la y a un comité très important, un comité composé de membres des deux Chambres. Les membres de ce comité doivent avoir de grandes connaissances et une grande expérience, et je regrette que des bills qui devraient être soumis à ce comité soient en-

voyés au comité des banques et du commerce. J'ai fait peu dans le parlement, mais j'ai fait plus dans les comités que la plupart des membres du parlement. Si j'avais à choisir entre les comités, je choisirais le comité des bills d'intérêt privé. C'est, comme je l'ai dit, le comité qui demande le plus de connaissances et d'expérience. Si j'entrais aujourd'hui, pour la première fois, au parlement, avec l'expérience que je possède, je demanderais à siéger dans le comité des bills d'intérêt privé. J'admets que je suis heureux de faire partie de trois comités, mais je désire, cependant, être membre d'un comité qui s'occupe de choses financières et commerciales. Je suis absolument satisfait de ce qui pourra être fait relativement au comité de sélection.

L'honorable M. DOMVILLE : D'après ma longue expérience, qui date de 1882, alors que j'étais un membre de la Chambre des communes et le président du comité des banques et du commerce, je puis comprendre ou je m'imagine comprendre la difficulté que nous avons à résoudre. Je ne crois pas que l'on puisse dire à la Chambre ce que ce comité doit faire ou ne pas faire. Cette Chambre-ci peut toujours régler la question. Voici la difficulté que j'entrevois: à la Chambre des communes, quand un bill est adopté par le comité des chemins de fer, tout député qui veut parler ou qui croit avoir quelque chose à dire sur cette question, peut discuter le bill article par article, et ceux qui ne font pas partie du comité peuvent prendre part à la discussion. Mais les règles de notre Chambre sont bien différentes. Un bill est adopté ici par le comité des chemins de fer, et nous ne nous formons pas en comité général pour son étude, et à moins qu'un sénateur donne avis qu'il combattra la mesure, celle-ci est adoptée sans que les honorables sénateurs aient pu exprimer leur avis. Un bill est transmis au comité des chemins de fer. Celui-ci l'adopte ou le rejette, il fait rapport, et cela met fin à toute procédure. En tout cas, il s'agit de savoir si le comité est assez nombreux ou si le nombre de ses membres doit être augmenté. Ceux qui sont désintéressés de certaines questions devraient être admis à les discuter. Sans doute je ne dis pas que les comités ne sont pas composés de membres intéressés ; mais nous savons que lorsque des bills de chemins de fer sont soumis à des comités, il est facile de faire comprendre où se trouvent les intérêts des compagnies.

L'hon. M. GIBSON : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. DOMVILLE : Après qu'un bill a été adopté par le comité, nous ne pouvons plus l'amender ici. Je crois que cette question devrait être discutée à fond. Je crois que nous sommes tous d'avis que nous devons, en adoptant une législation qui nous est soumise, donner satisfaction à tout le monde. Les sénateurs qui sont ici ne doivent rien à personne. Peut-être que quelques-uns n'auraient pas dû venir ici. Cela importe peu. Le Sénat n'est pas une maison d'école. Je suis un des dix sénateurs qui représentent le Nouveau-Brunswick, et je suis ici pour sauvegarder, jusqu'à un certain point, les droits de cette province, non pas pour tracasser l'opposition ou le gouvernement ou autre personne : mais pour défendre, autant que possible, les intérêts du Nouveau-Brunswick en particulier et ceux du pays en général. Deux partis politiques désirent composer le comité de manière à ne pas l'exposer à subir aucune influence qui pourrait être exercée pour l'empêcher d'adopter certaines lois. Ce comité devrait être composé d'hommes qui s'y connaissent en fait de chemins de fer. Les trois provinces maritimes sont représentées dans ce comité. Ces représentants sont peut-être d'avis qu'ils ne peuvent agir comme juges en adoptant quelques mesures sans que le comité subisse des modifications. Je suis indifférent à ce sujet. Je m'incline devant la décision de la majorité, mais ceux qui nomment le comité des chemins de fer ne devraient pas oublier comme il est important de nommer les meilleurs hommes, pour que lorsqu'un bill est adopté par le Sénat, on ne puisse dire qu'il l'a été parce que certains personnages influents ont pu s'assurer du vote de la majorité pour le faire passer.

L'honorable M. WILSON : J'approuve ce qui a été dit au cours de cette discussion. Je n'ai entendu rien formuler pour remédier au mal. Nous désirons que toutes les questions soumises au Sénat et à ses comités soient discutées à fond. Qu'un comité soit nombreux ou non, chaque membre du

Sénat devrait avoir l'occasion de s'exprimer relativement aux mesures soumises à la Chambre ou aux comités. Je ne blâme pas la composition du comité de sélection, et je ne désire faire partie de comités autres que ceux dont je suis un des membres. Je désire seulement que l'harmonie règne dans le Sénat. Pour arriver à ce résultat, je proposerai que lorsque le comité des chemins de fer fera rapport d'un bill, celui-ci soit soumis ensuite au comité général de la Chambre, où il peut être longuement discuté. Un bill concernant un chemin de fer peut être aussi important qu'une mesure du gouvernement, et une mesure du gouvernement ou une mesure publique doit être soumise au comité général de la Chambre. Pourquoi la même chose ne devrait pas être faite pour les bills de chemins de fer ? Un sénateur peut être intéressé dans un bill de chemin de fer et ne pas faire partie du comité des chemins de fer. S'il assiste à une séance du comité et veut prendre la parole, il est considéré comme un intrus. Au fait, j'ai entendu poser cette question : "Etes-vous un membre de ce comité" ? On n'aime pas à être traité ainsi. Je ferai remarquer à mon honorable ami d'Halifax qu'il faudrait amender les règles de manière à permettre que les bills d'intérêt privé soient soumis au comité général de la Chambre. Comme je l'ai déjà dit, est-ce qu'un bill de chemin de fer ne mérite pas autant d'attention qu'une mesure du gouvernement ? Pourquoi le comité général de la Chambre doit-il étudier de nouveau les mesures du gouvernement ? Est-ce que nous n'avons pas autant de confiance dans le gouvernement que dans le comité des chemins de fer ? Je réponds dans la négative, et s'il y a lieu de soumettre les mesures du gouvernement au comité général de la Chambre, il est encore plus nécessaire de lui soumettre les bills de chemins de fer.

L'honorable M. LANDRY : Je crois qu'il est malheureux qu'aucun membre du gouvernement ne fasse partie du comité de sélection. Si l'argumentation de l'honorable sénateur d'Ottawa a quelque valeur, elle doit s'appliquer à lui-même. Si l'expérience est nécessaire, je ne vois personne qui ait plus d'expérience que l'honorable sénateur en a lui-même, et j'espère qu'un membre du comité de sélection lui cédera sa place.

Hon. M. WILSON.

L'honorable sénateur de Saint-Thomas dit que la législation d'intérêt privé, contrairement aux mesures du gouvernement et aux mesures d'intérêt public, n'est pas soumise au comité général de la Chambre. Cela est vrai, mais elle peut lui être soumise en vertu de la règle 128 qui décrète :

A moins que le Sénat n'en ordonne autrement, un bill privé rapporté d'un comité permanent ou spécial n'est pas renvoyé au comité général.

Mais les sénateurs ont toujours le droit de proposer qu'un bill d'intérêt privé soit soumis à un comité général. Cela se fait pour éviter toute discussion inutile ; mais nous pouvons exercer le droit qu'il nous plaît d'exercer. J'espère que ma première proposition sera approuvée et que le leader de la Chambre fera partie du comité de sélection.

La motion est adoptée.

LA CARABINE ROSS.

L'honorable M. LANDRY demande :

1. Combien la compagnie de carabines Ross a-t-elle fabriqué de carabines, du 1er mars 1907 au 1er décembre courant, (a) du modèle n° I ; (b) du modèle n° II ; (c) du modèle n° III ; (d) de tout autre modèle ?
2. De ce nombre, combien le gouvernement en a-t-il accepté, après inspection, durant cette période, (a) du modèle n° I ; (b) du modèle n° II ; (c) du modèle n° III ; (d) de tout autre modèle ?
3. Combien le gouvernement a-t-il payé en tout, depuis le 1er mars jusqu'au 1er décembre 1907, pour des carabines, (a) du modèle n° I ; (b) du modèle n° II ; (c) modèle n° III ; (d) de tout autre modèle ?
4. Quel est le montant avancé par le gouvernement à la compagnie comme paiement anticipé pour des carabines en voie de confection mais non acceptées par le gouvernement, pendant la même période ?
5. Combien de carabines appartiennent à cette dernière catégorie et de quel modèle ?

L'honorable M. SCOTT : Voici la réponse du département :

1. Le département de la Milice et de la Défense l'ignore.

2. (a) Aucune.

(b)— 7,500 du modèle II ont été inspectées et acceptées entre le 1er mars dernier et le 1er décembre courant. 1,500 de ces carabines ont été comprises dans la réponse faite à la question posée par l'honorable M. Landry le 5 avril dernier.

(c) Aucune.

(d) Aucune.

3. (a) Rien.

(b) Pour les 7,500 carabines du modèle 2 acceptées entre le 1er mars dernier et le 1er décembre courant, des paiements définitifs ont été faits durant cet espace de temps au montant de $46.875. Cette somme représente 25 pour cent de la valeur de ces carabines, un paiement, fait à l'avance, de 75 pour cent ayant été effectué avant le 1er mars (laquelle somme était comprise dans la réponse faite à la question 4 de l'interpellation 4 du 5 avril dernier).

(c) Rien.

(d) Rien.

4. $98,283.27.

5. En vertu du contrat 19,500 carabines n'ont pas été livrées. Ces carabines seront du modèle II, ou de tout autre modèle qui pourra être adopté.

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BERNIER : J'aimerais à savoir quand nous pouvons compter recevoir le rapport des ingénieurs chargés d'explorer le tracé du canal de la Baie Georgienne. On nous a laissé entendre, à la dernière session, que nous aurions ce rapport durant la vacance ; mais nous ne l'avons pas encore reçu.

L'honorable M. SCOTT : Je me ferai un plaisir d'aller aux renseignements. Je sais que l'on y travaille encore. J'ai lu des extraits de ce rapport dans le " Citizen " de ce matin; mais je ne puis dire quand le rapport sera déposé sur le bureau de la Chambre.

IMPRESSIONS EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable secrétaire d'Etat peut-il nous dire quand nous recevrons le Manuel de la Chambre des communes qui nous a été promis l'année dernière? Nous ne l'avons jamais reçu.

L'honorable M. SCOTT: J'ai donné plusieurs ordres à ce sujet. J'irai aux renseignements et je répondrai demain à l'honorable sénateur.

L'honorable M. LANDRY: Je crois qu'il devrait y avoir une limite pour attendre ce manuel.

L'honorable M. SCOTT: Oui, c'est impardonnable.

L'honorable M. LANDRY: Pouvons-nous espérer attendre la version française du Manuel du Sénat contenant l'acte de l'Amérique Britannique du Nord et les règles de procédure?

L'honorable M. SCOTT: Est-ce qu'il n'est pas imprimé?

L'honorable M. LANDRY: Non, pas en français.

RAPPORTS EN RETARD.

L'honorable M. FERGUSON: Quand recevrons-nous un rapport que j'ai demandé, l'année dernière, concernant la route de la Baie-d'Hudson?

L'honorable M. SCOTT : Quand l'avez-demandé?

L'honorable M. FERGUSON: A une période passablement avancée de la session.

L'honorable M. SCOTT: J'irai aux renseignements.

L'ADRESSE.

CONTINUATION DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle:

Reprise du débat ajourné sur la prise en considération du discours de Son Excellence le Gouverneur général à l'ouverture de la quatrième session du dixième parlement.—L'honorable M. McMullen.

L'honorable M. McMULLEN : J'ai proposé hier l'ajournement du débat, parce que je n'étais pas en bonne santé. Je regrette de vous dire que je ne suis pas mieux aujourd'hui. Cependant, je ferai mon possible pour faire quelques courtes observations en réponse à mon honorable ami de Hastings. Assurément, nous avons été heureux de constater la vigueur physique et mentale dont il a fait preuve dans son discours. Il commence à vieillir et il est agréable pour nous, qui n'avons pas atteint son âge, de constater la vigueur et l'intelligence dont il a fait preuve dans son discours sur l'adresse. Il a dit que dans la Chambre des communes, où j'ai eu le plaisir de siéger avec lui durant plusieurs années, nous avons condamné les dépenses annuelles et nous avons prétendu que les affaires du pays pouvaient être administrées d'une manière plus économique, nous avons demandé une réduction des dépenses. Il prétend que le gouvernement actuel, au

lieu de réduire les dépenses annuelles, les a augmentées. La raison pour laquelle il les a augmentées c'est que l'ancien gouvernement a administré les affaires du pays en empruntant de l'argent à la fin de l'année pour faire face aux dépenses courantes. L'état de choses qui existait alors était vraiment regrettable, et nous demandâmes que les dépenses fussent réduites au moins, au montant du revenu ou que quelques autres moyens fussent pris pour faire face aux dépenses annuelles sans avoir recours aux emprunts. Il y a des années où nous avons emprunté jusqu'à quatre millions. Une année nous avons emprunté six millions, et une autre année, nous avons emprunté huit millions pour payer les dettes annuelles du pays. Nous avons condamné ce système, parce que s'il avait continué, il aurait fait endetter considérablement le pays, non pas pour faire des travaux nécessaires à la prospérité du pays, mais simplement pour payer les dépenses annuelles du pays. Que penseriez-vous d'une ville ou d'une municipalité qui emprunterait tous les ans de l'argent pour payer ses dépenses courantes ? Ne croiriez-vous pas que cette ville ou cette municipalité détruirait son crédit ? Nous condamnons en termes énergiques une telle conduite. Mon honorable ami dit que nous avons condamné le Sénat. Nous l'avons fait parce qu'il a, contrairement à l'intérêt vital de quelque partie du pays, fait servilement la besogne du parti au pouvoir, et fait tout ce qu'il désirait. Au commencement de la confédération, il avait été compris que si le Sénat devait remplir un devoir qui primait tous les autres c'était bien de protéger les intérêts des petites provinces ou plutôt de toutes les provinces qui pouvaient souffrir d'injustice de la part des autres provinces coalisées. Le Sénat devait être le défenseur de ces intérêts. Maintenant je prétends que le Sénat a montré le plus grand mépris pour ce principe quand l'acte, dit "Gerrymander Act", de 1882 fut adopté. Il fut soumis à la dernière heure de la session et adopté très rapidement. Voilà un acte que le Sénat aurait dû condamner entre tous les autres. Un effort avait été fait pour détruire l'influence du parti de la Réforme dans Ontario, pour fortifier les tories de manière à leur permettre d'exercer toute leur influence aux bureaux de votation et empêcher les grits d'exercer légitimement la leur. Il n'y a aucun doute que c'était là l'objet du bill. Je suis certain que l'honorable sénateur a aidé à l'élaboration de ce bill. Cette mesure fut adoptée dans cette Chambre-ci quelques moments après sa présentation. Nous avons condamné le Sénat pour avoir fait cela. Cela créa de l'animosité dans l'esprit du parti de la Réforme d'Ontario. Mon honorable ami a aussi blâmé la nomination de mon ami d'York centre (l'honorable M. Campbell) comme membre de cette Chambre-ci. Il a parlé aussi de plusieurs changements qui ont été faits et ont permis la nomination de nouveaux sénateurs qui n'étaient pas mieux qualifiés que d'autres pour remplir la position, mais parce que leurs sièges dans la Chambre devaient être donnés à d'autres qui les convoitaient. J'admets que les deux partis ont fait quelquefois la même chose. Sans doute mon honorable ami se rappellera que sir John Thompson fut appelé à faire partie du cabinet de sir John Macdonald, dont mon honorable ami était un des membres. Il n'était pas alors un membre de la Chambre des communes, et pour lui donner un siège, M. McIsaac, qui était un membre des Communes, fut nommé juge, ce qui créa une vacance, et sir John Thompson se présenta dans cette circonscription et fut élu. Et puis il y a le cas de M. Perley, un membre très digne du Sénat. Il fut nommé sénateur pour créer une vacance en faveur de M. Dewdney, qui avait été appelé à faire partie du cabinet comme ministre de l'Intérieur. Pour lui donner un siège dans l'Ouest, M. Perley résigna et fut nommé au Sénat. Et puis il y a mon estimable ami, M. McKay, de Truro, avec lequel j'eus l'honneur de siéger dans la Chambre des communes. Quand il devint nécessaire de trouver une place pour M. McClellan, qui devint membre du cabinet, M. McKay fut nommé sénateur. Il est, je l'admets, un membre honorable et utile de cette Chambre-ci. Je ne me plains pas de lui, mais je fais simplement remarquer que l'ancien gouvernement a fait exactement ce que mon honorable ami de Hastings reproche au gouvernement actuel.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suppose que l'honorable sénateur sait que l'honorable M. McClellan était alors un membre du Sénat.

L'honorable M. McMULLEN : Je sais qu'il en était un.

L'honorable M. BERNIER: A l'époque où sir John Thompson devint un membre de la Chambre des communes, n'avait-il pas été juge dans sa propre province?

L'honorable M. McMULLEN: La chose est possible, mais il n'avait jamais été un membre de la Chambre des communes avant d'entrer dans le cabinet. L'honorable sénateur de Hastings a blâmé sir Wilfrid Laurier d'avoir choisi des membres de son cabinet parmi des hommes qui n'étaient pas des membres du parlement, ce qui jetait du louche sur ses partisans de la Chambre des communes. J'ai fait remarquer que sir John Macdonald avait fait la même chose pour sir John Thompson.

L'honorable M. BERNIER: N'était-il pas alors juge?

L'honorable M. McMULLEN : Il n'était pas membre de la Chambre des communes.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Est-ce que cela ne prouve pas ce que j'ai dit de l'utilité du Sénat. Est-ce que le gouvernement actuel ne s'en est pas servi?

L'honorable M. McMULLEN: Mon honorable ami a voulu faire croire une chose tout à fait différente. Il a voulu faire croire que le Sénat servait à tirer le gouvernement d'embarras en lui permettant de nommer des députés aux communes, membres du Sénat pour ouvrir des circonscription aux hommes dont il avait besoin dans le cabinet.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il a donc montré son utilité.

L'honorable M. McMULLEN: Il avait un bon exemple devant lui, parce que mon honorable ami sait que ses amis ont adopté le même principe quand ils étaient au pouvoir. Mon honorable ami a dit qu'un des articles du programme du parti de la Réforme avait pour objet la réforme du Sénat. Il a demandé: Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas réformé le Sénat? Mais mon honorable ami sait parfaitement que durant le premier parlement, au moins, le premier ministre n'avait pas pour lui la majorité dans cette Chambre-ci. Il sait aussi qu'il n'aurait pas été sage, en raison de la conduite de nos amis de la gauche, au sujet du chemin de fer du Yukon, d'oser réformer le Sénat, parce qu'ils auraient fait, comme pour le bill du chemin de fer en question : ils auraient rejeté le bill demandant cette réforme. Le gouvernement a donc été obligé d'attendre qu'il eût la majorité au Sénat. Il n'a eu une majorité réelle qu'après les élections générales. Mon honorable ami sait qu'immédiatement après les élections de 1904, toute la législation a été virtuellement mise de côté pour permettre au premier ministre d'assister au Jubilé de la Reine. Il a été jugé à propos de faire cela. L'opposition dans la Chambre des communes admit qu'il était convenable de permettre au premier ministre du pays d'y asssiter. La réforme du Sénat n'aurait pu être discutée à cette session-là. A la session suivante le premier ministre dut assister au couronnement du Roi. C'était là une fête à laquelle devait assister le premier ministre. Une grande partie de la législation fut encore mise de côté. Et puis, à la dernière session, il devint opportun que le premier ministre assistât à la conférence coloniale à Londres, et l'adoption de lois fut encore remise pour lui permettre de s'absenter à cet effet. Pour ces raisons, j'aimerais à savoir de mon honorable ami quand le gouvernement a-t-il pu s'occuper de la réforme du Sénat? Il n'a pas eu l'occasion de le faire. La chose ne presse pas, et quand le moment favorable se présentera, le gouvernement traitera la question avec soin et prudence. Mon honorable ami a fait allusion au traité français, et il a fait remarquer qu'il porterait atteinte à la préférence anglaise, qu'il pourrait neutraliser les avantages dont l'Angleterre a joui en vertu du traitement de faveur. Il y a dans le traité un article que j'admire, c'est celui qui donne au Canada un tarif minimum pour les chevaux et les bestiaux de toute espèce que nous expédions en France. J'espère que le traité ouvrira au peuple du Canada un débouché pour la sorte de bestiaux dont il ne sait que faire cette année. Il est vraiment malheureux que le gouvernement anglais n'ait pas levé pour quelque temps au moins, l'interdit qu'il a mis sur notre bétail, pour tirer nos cultivateurs de l'embarras dans lequel ils se trouvent à présent. Dans l'Ouest, où je demeure, le fourrage est très rare. Des milliers d'animaux vont mourir de faim

d'ici au printemps, si l'hiver est long et rigoureux. Les cultivateurs n'ont pas la nourriture qu'il faut pour les engraisser, et ils ne savent où les expédier. J'admets qu'un certain nombre de bestiaux sont envoyés à Buffalo, mais la douane qui est imposée sur ces animaux est très élevée. Il est malheureux que nous n'ayons pas joui des avantages que nous avions sur le marché anglais avant que l'interdit fut mis sur notre bétail, et je n'oublierai jamais la conduite du gouvernement dont mon honorable ami faisait partie et qui a permis d'effectuer l'arrangement qui a été fait avec le gouvernement anglais au sujet de la quarantaine du bétail des Etats-Unis entrant au Canada. Il sait, car il doit avoir lu tout ce qui se rapporte à la question, qu'en raison du peu de sévérité avec laquelle cet arrangement a été mis en application, le gouvernement anglais a virtuellement annulé le traité et a soumis notre pays aux mêmes restrictions imposées aux Etats-Unis.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur se trompe absolument. Nous avons appliqué ici les règlements en vigueur en Angleterre contre l'importation du bétail des Etats-Unis, et ces règlements ont été abrogés sous le ministre de l'Agriculture actuel.

L'honorable M. McMULLEN : Oh ! non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Oh ! oui.

L'honorable M. McMULLEN : L'honorable sénateur est mal servi par sa mémoire. Sir Hector Langevin est le ministre qui fit cet arrangement en Angleterre. Le gouvernement anglais stipula qu'il y aurait un médecin vétérinaire à tous les endroits du Canada où le bétail des Etats-Unis devait entrer dans notre pays, en passant par Portland ou Boston, que ce bétail serait débarqué et qu'il serait, après quelque temps inspecté, et qu'à moins d'être absolument sain, il ne pouvait passer par le Canada. Les compagnies de chemins de fer s'adressèrent au gouvernement. Naturellement, elles lui dirent: " Cela ruinera le commerce de bétail de l'Ouest. Nous devons tenir immobilisés, durant vingt-quatre heures, un train, une locomotive et une équipe d'hommes, pour attendre que le bétail soit sorti des wagons, qu'il ait mangé, qu'il ait été inspecté et remis dans les wagons." Elles s'adressèrent au gouvernement et lui demandèrent de ne pas exiger l'application de cet ordre, et le gouvernement céda et permit d'inspecter le bétail dans les wagons. Aussi, des concessions succédèrent aux concessions, et un homme, qui n'était pas un médecin vétérinaire, fut nommé inspecteur. Il ignorait les devoirs d'un vétérinaire, il fut pris note de la négligence avec laquelle les règlements étaient appliqués, l'interdit fut mis sur notre bétail et il y est resté jusqu'à présent. Jamais nous n'avons souffert de ce malheureux état de choses comme nous en souffrons cette année. Nous pourrions, si la loi le permettait, envoyer aujourd'hui de l'Ouest en Angleterre et en Ecosse, pour la consommation, des centaines de mille têtes de bétail. Qu'allons-nous en faire? Comme je l'ai déjà dit, nos cultivateurs n'ont rien pour les nourrir, et, à moins qu'on ne remédie au mal, les cultivateurs n'auront d'autre chose à faire que de les tuer pour la peau. Je ne crois pas que le traité en question nous serve beaucoup cette année, mais j'espère qu'il nous permettra d'expédier en France ou dans quelques-unes de ses colonies, le surplus de notre bétail, de trouver un marché pour la classe d'animaux que l'Angleterre refuse de recevoir sur ses marchés. Nos éleveurs sont embarrassés cette année, et nous les plaignons. Mon honorable ami a parlé, durant quelque temps, de l'augmentation des taxes d'après le tarif fixé par le gouvernement actuel comparé à celui fixé par l'ancien gouvernement. Mon honorable ami a dit que la capitation est plus forte qu'elle ne l'était avant la confédération. S'il en est ainsi, le peuple l'a voulu librement. Le peuple aujourd'hui peut acheter plus d'objets de luxe qu'il ne pouvait auparavant. Voyez les objets de luxe qui s'achètent aujourd'hui, comparés à ceux qui s'achetaient à l'époque du tarif ancien. Pourquoi le peuple ne les achetait-il pas? Parce qu'il n'avait pas d'argent pour se les procurer. Aujourd'hui il a de l'argent et il peut l'employer à cet achat. Voyez les parfums, par exemple. En 1895, il en a été importé au Canada pour $34,618. Il s'agit de l'année qui a précédé la chute du pouvoir de nos amis. En 1905, il en a été importé pour $88,277, soit pour plus du double. Voyez la soie, qui est un objet de luxe. En 1894,

il en a été importé pour $2,498,930, sur laquelle somme a été payé un droit douanier de $743,402. En 1895, il en a été importé au montant de $2,331,443 sur laquelle somme a été payé un droit de $676,422. En 1896, il en a été importé au montant de $2,564,491, sur laquelle somme un droit de $773,950 a été payé. Nous arrivons aux années qui ont suivi le changement de gouvernement. En 1904, il a été importé de la soie au montant de $3,746,182, sur laquelle somme un droit de $820,239 a été payé. En 1905, il en a été importé au montant de $4,379,651, sur laquelle un droit de $915,034 a été payé. En 1906, il a été importé de la soie au montant de $4,319,832, sur laquelle somme a été payé un droit de $925,338. La soie est un article de luxe, et cela prouve que le peuple avait beaucoup d'argent pour en acheter. Il en désirait, il en a acheté et a payé le droit douanier. Voilà pourquoi le revenu a beaucoup augmenté par l'acte volontaire du peuple qui a acheté cette sorte de marchandise. Cela explique l'augmentation du revenu. Dans son discours de Toronto, sir Wilfrid Laurier a touché ce point-là, et il a dit que lorsque le peuple voudrait comprendre les avantages de la politique qu'il voulait appliquer il n'aurait qu'à mettre les mains dans ses poches pour les comprendre. Mon honorable ami a dit que les Etats-Unis mettraient des vaisseaux de guerre sur les grands lacs et il a exprimé l'espérance qu'aucun conflit n'éclaterait entre la grande république et nous. Nous sommes absolument de son avis; nous l'espérons sincèrement; mais le peuple des Etats-Unis a parfaitement le droit d'abroger le traité Rush-Bagot, pour leur permettre, après un an d'avis, de construire des vaisseaux de guerre X Chicago—ce qu'il a, je crois, l'intention de faire—ou dans quelque autre port du lac Michigan. L'état de New-York a emprunté de fortes sommes d'argent pour élargir le canal Erié entre Buffalo et Albany. Je crois que ces travaux d'élargissement se poursuivent à présent et qu'ils seront des travaux excessivement importants. Ils vont améliorer les voies nautiques des Etats-Unis, ce qui nécessitera l'amélioration des nôtres au Canada. Je ne sais pas comment nous allons faire face à la concurrence. Il s'écoulera des années avant que cette concurrence se fasse sentir, mais il me semble que lorsque les Américains auront élargi ces canaux, comme ils ont l'intention de le faire—l'argent a été voté—ils seront capables de transporter du grain entre Duluth, Port-Arthur, Fort-William et New-York, à un taux beaucoup moins élevé, qu'il nous faut payer pour le transporter à Montréal ou à Québec, parce que notre route est très sinueuse et la route américaine est droite et meilleure sous plusieurs rapports. J'ignore ce que le Canada fera pour combattre cette concurrence. Il devra certainement faire quelque chose. On a parlé du canal de la baie Georgienne pour faire face à cette concurrence. Je serais heureux de voir réaliser le projet pourvu que l'exécution de pareils travaux puisse se faire à un prix raisonnable. Ce canal nous donnerait une voie nautique entre Fort-William et Montréal et Québec, une voie courte et très bonne, et elle nous permettrait de faire de la concurrence aux expéditeurs des Etats-Unis; mais lorsque nous aurons terminé ce canal les Américains réclameront indubitablement le droit de faire passer des vaisseaux de guerre dans ce canal et dans les eaux des lacs intérieurs jusqu'à Duluth et peut-être jusqu'à Chicago. Indubitablement, ils réclameront ce droit comme nation, et nous serons obligés de leur accorder ce privilège. Assurément, ils le réclameront et en jouiront. En tout cas, ils n'auront qu'à en donner avis à notre peuple, et je ne vois pas comment nous pourrions leur refuser ce privilège.

L'honorable M. POWER : Pendant que l'honorable sénateur parle de cette question du canal de la baie Georgienne, j'ai une question à lui poser. Je ne connais pas les lieux comme l'honorable sénateur les connait, et j'aimerais à savoir de lui si ce canal, qui se trouve loin dans la direction du nord, ne sera pas fermé par la glace au commencement de la saison rigoureuse et n'entravera pas la navigation?

L'honorable M. SCOTT: Cette fermeture ne fera pas une différence pour plus de cinq ou six jours.

L'honorable M. McMULLEN: Je ne sais pas. Je ne suis pas prêt à répondre à cette question. Naturellement, l'eau du canal de New-York gèlera aussi. La partie nord du canal qui passe par Buffalo gèlera assurément; de sorte qu'il ne pourra être utilisé l'hiver. Je ne crois pas qu'il soit possible

de le tenir ouvert durant toute l'année; mais il est probable que le canal de la baie Georgienne serait fermé durant plus longtemps que celui de New-York. Nous sommes obligés de fermer le canal Welland beaucoup plus tôt, comme nous le savons tous, mais il reste ouvert durant plusieurs mois. Je crois que si le canal de la baie Georgienne était construit, il pourrait être utilisé avec avantage plus tard dans la saison que nous utilisons nos canaux et nos lacs. Le lac Huron est un lac dangereux durant les tempêtes de l'automne. Si nous avions le canal de la baie Georgienne et Ottawa, nous pourrions échapper à ces tempêtes-là. Mon honorable ami a parlé de la récolte du Nord-Ouest et de l'aide que le gouvernement était censé donner à ce sujet. A mon avis, la difficulté qu'on éprouve dans le transport de la récolte de cette année est simplement due au fait qu'une grande partie du blé a été avariée par la gelée. Aucune banque ne veut avancer de l'argent sur du blé qui a gelé. Les hommes qui ont un bon crédit dans les banques ne veulent pas s'occuper de cette sorte de grain. Il y a plusieurs années j'ai eu à m'occuper du blé gelé. Nous savons tous que le blé gelé en peu de temps moisit et " prend en pains " et qu'il faut le décharger du wagon à la pelle. J'ai constaté cela il y a quelques années. Les gens du Nord-Ouest ont eu de la gelée cette année. Il y plusieurs années nous en avons eu dans Ontario.

Nous n'en avons plus. J'espère qu'elle disparaîtra du Nord-Ouest. Les banques ne veulent pas avancer de l'argent pour le transport du blé gelé. Quoi qu'il en soit, les gens de l'Ouest sont d'affreux grognards. Parfois ils se plaignent du manque de wagons, quelquefois ils se plaignent du manque d'argent. Généralement, ils se plaignent fortement, il n'y a aucun doute là-dessus. Je suppose que l'on ne peut les blâmer si le blé a gelé et si les banques refusent d'avancer de l'argent pour le transporter. Je ne m'étonne pas du refus des banques. Je serais heureux de voir transporter dans Ontario une partie considérable de ce blé. Il pourrait y être vendu à un sou la livre, et je dirai aux honorables sénateurs de l'Ouest que s'ils veulent encourager l'expédition de ce blé dans Ontario, il pourra en être vendu dix ou vingt millions de boisseaux. Il y a des demandes, cette année, parce que nos gens n'ont pas suffisamment de nourriture pour leurs bestiaux; mais le prix de ce blé ne devra pas être trop élevé. Il faudrait qu'il fût vendu à nos gens au prix d'environ un dollar par cent livres. A ce prix, il pourrait être vendu pour engraisser les porcs et les bestiaux, et les cultivateurs ne seraient pas virtuellement obligés de laisser mourir leurs animaux ou de les vendre à vil prix.

Nous sommes fiers de la prospérité dont le peuple du pays a joui depuis 1896. Nous sommes cependant chagrins de constater que, cette année, pour des causes inexplicables, un malaise financier se fait sentir parmi nous, l'argent n'est pas en aussi grande quantité dans les banques ou entre les mains du peuple qu'il l'était auparavant. Je suis d'avis que la rareté de l'argent est dû au développement merveilleux que prend le pays, dans l'Ouest, dans Cobalt, et est due aussi à la construction des chemins de fer. Ces choses-là ont absorbé tant d'argent que les billets émis par ordre et sous le contrôle des banques sont insuffisants pour faire face aux demandes, et ces banques sont obligées de maintenir une certaine réserve. Notre système de banques est indubitablement meilleur que celui des Etats-Unis. Aux Etats-Unis, on souffre plus de la crise que nous. Les billets en circulation aux Etats-Unis, pour toutes fins, forment la somme d'environ deux cent vingt-six millions. Le trésor peut dire, dans son rapport de la fin de chaque mois, quel est le montant de la circulation en argent parmi le peuple, parce qu'il sait quelle somme il a en mains, à Washington, et il sait aussi quel montant en billets est détenu par chaque banque, et en additionnant ces deux sommes, et en les déduisant de la somme représentée par les " greenbacks " et les autres billets de banques en circulation, il peut dire exactement quelle somme le peuple a entre les mains: et les derniers rapports démontrent que l'argent en circulation ou renfermé dans les coffres-forts du peuple des Etats-Unis était récemment de treize cent cinquante millions de dollars. Cet argent n'avait pas été déposé dans les banques. Il est probable que c'est le manque de confiance qui a empêché de

déposer cet argent dans les banques. Ces banques ne reposent pas sur des fondements solides comme ceux de nos institutions financières, et quelques-unes ont beaucoup souffert de la crise. Sans doute les gens ont cru qu'il était plus prudent de se procurer des billets du gouvernement, de les serrer dans leurs pupitres ou dans leurs porte-monnaie; s'ils les déposaient dans une banque, ils craignaient de lire le lendemain que cette banque avait fermé ses portes.

L'honorable M. DERBYSHIRE: Ils pourraient apporter leur argent au Canada.

L'honorable M. McMULLEN: Oui. Les gens ont gardé leur argent au lieu de le déposer dans les banques, et c'est ce qui fait que l'argent est rare aux Etats-Unis. Au Canada, le peuple a une confiance sans bornes dans nos banques, et ce n'est pas pour les mêmes raisons que l'argent est rare ici. Il doit y avoir d'autres raisons. Je crois, comme je l'ai dit, que l'énorme développement qu'ont pris les affaires du pays, la prospérité sans bornes dont nous jouissons depuis plusieurs années, ont tellement dépassé la circulation de l'argent de nos banques, qu'elles ne peuvent plus en avancer pour faire face aux demandes des financiers du pays. Sans doute dans un court espace de temps la circulation de l'argent se fera dans des conditions qui permettront aux hommes du commerce et de la finance de faire des affaires d'une manière satisfaisante.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je ne veux rien relever de ce qu'a dit l'honorable sénateur; mais je désire corriger quelque chose que j'ai dit. Je ne veux pas que l'on publie dans les débats quelque chose que j'ai dit hier et qui n'est pas absolument exact. Lorsque j'avais sous la main le traité français et le tarif, j'ai appelé l'attention sur ce que le ministre des Finances avait dit, en réponse à M. Borden, le chef de l'opposition, qui avait déclaré que le droit de 30 pour 100 ad valorem imposé sur le champagne avait été aboli. En examinant le tarif, j'ai constaé qu'il imposait sur le champagne un droit de $3.30 sur chaque caisse de douze bouteilles, en outre de 30 pour 100 ad valorem. J'ai dit que je ne comprenais pas comment M. Fielding avait pu faire une pareille déclaration; mais, en examinant le traité conclu par sir Charles Tupper avec la nation française et approuvée par l'ancien gouvernement, je constate que le droit de 30 pour 100 ad valorem fut aboli à cette époque, et que le droit sur le champagne, tel que fixé dans le tarif, reste ce qu'il était en vertu de l'ancien tarif français, de sorte que j'ai porté mes auditeurs, ceux qui n'ont pas étudié la question, à croire qu'il avait été fait par le présent traité une réduction de 30 pour 100 ad valorem, qui n'existait pas auparavant. Je prie les honorables sénateurs de croire que je n'ai pas voulu tromper la Chambre sur cette importante question. Dès que je me suis aperçu de mon erreur, j'ai cru qu'il était de mon devoir de donner au Sénat l'explication que vous venez d'entendre. Cependant, voici ce qui me vient à l'esprit. Le parlement du Canada, en adoptant le nouveau traité français, abroge l'ancien, et dans le traité actuel il n'y a aucune disposition fixant un droit ad valorem; mais il n'y a pas de diminution dans le dernier traité, parce que cette même diminution avait déjà été faite.

L'honorable M. POWER: Je suis convaincu qu'aucun membre de la Chambre a soupçonné pour un moment que l'honorable sénateur de Hastings voudrait sciemment tromper la Chambre. Il a fait une erreur toute naturelle. Je voulais appeler aujourd'hui son attention sur cette erreur, mais je suis heureux qu'il ait de lui-même corrigé son erreur. Au risque de passer quelque peu pour fastidieux, je veux dire quelques mots relatifs au discours du trône. Le premier paragraphe du discours du trône, qui semble attirer surtout l'attention, se lit comme suit:

> Le courant d'immigration vers le Canada continue à augmenter de volume; l'année qui tire à sa fin, accuse un nombre plus considérable d'immigrés que la précédente, et il est agréable de noter qu'un grand nombre d'entre eux venaient des Iles britanniques.

Je crois que c'est là une chose dont le pays ne peut trop se féliciter. La prospérité dont le Canada a joui, durant les quelques années dernières, a été en grande partie due à l'immigration, et s'il y a aujourd'hui une chose nécessaire au progrès et à la prospérité du pays c'est bien la main-d'œuvre. La plus grande partie des immigrants qui viennent ici appartient à la classe ou-

vrière. C'est de cette classe de gens dont le Canada a le plus besoin. Nous n'avons pas besoin d'avocats, de docteurs ou de courtiers; nous voulons avoir des journaliers et des ouvriers. Il est agréable de constater que le nombre d'immigrants qui viennent des Iles Britanniques est plus considérable qu'il n'était il y a quelques années. Je suis absolument de l'avis de l'honorable secrétaire d'Etat, qui a dit que des hommes comme les Doukhobors et les Galiciens, malgré quelques travers qui les singularisent, sont propres à faire de bons colons, et qu'après qu'ils auront été quelques années en contact avec notre peuple, ils vaudront peut-être mieux que les Canadiens d'aujourd'hui. D'ailleurs, nos pères ou nos grands pères traversèrent l'océan de la même manière, et généralement ils ne vinrent pas ici pour jouir du surplus de leur argent. Quelques-uns vinrent, il y a cinquante ans, d'autres, il y a cent ans, d'autres, avant cela ; mais tous vinrent ici pour améliorer leur sort.

L'honorable M. SULLIVAN : Mais vous ne voulez pas les comparer avec les Doukhobors?

L'honorable M. POWER: Je ne parle pas en particulier des Doukhobors. Je parle des immigrants en général, et je n'ai aucun doute que dans cinquante ans d'ici les petits-enfants des Doukhobors seront des citoyens canadiens, aussi bons que nous pourrons les désirer.

L'honorable M. SULLIVAN: Qu'est-ce que vous allez faire pour obtenir ce résultat ?

L'honorable M. POWER: Il y a une chose qui distingue le Canada de l'Australie. La population de l'Australie est sédentaire, parce que la législation de ce pays doit y empêcher l'entrée non seulement des hommes de couleur mais aussi des ouvriers blancs.

L'honorable M. SULLIVAN: Quelques honorables sénateurs près de moi ont fait erreur sur le sens de la question que j'ai posée il y a un moment. J'ai demandé comment l'on pourra assimiler les Doukhobors pour en faire des citoyens canadiens?

L'honorable M. POWER: Il n'y a rien qui puisse empêcher un vigoureux jeune Canadien d'épouser une jeune Doukhoborse. De cette manière ils peuvent s'assimiler. Je veux parler du paragraphe suivant du discours du trône:

La conférence tenue à Londres au mois de mai dernier entre le gouvernement du Royaume-Uni et les gouvernements des possessions britanniques au delà des mers, s'est occupée de questions qui intéressent l'empire en général. Le compte rendu de ses travaux sera mis entre vos mains.

J'ai été quelque peu surpris du ton qu'a pris l'honorable chef de l'opposition au sujet de cette partie du discours du trône. Cette conférence ne devait pas être une assemblée de partisans politiques, et bien que je sois peut-être trop porté à blâmer mes amis politiques, je dirai que la conduite du premier ministre du pays à cette conférence a fait hautement honneur au Canada et à lui-même et qu'il doit être approuvé pour tous les Canadiens, à quelque parti qu'ils appartiennent. On constatera que chaque fois le premier ministre a résisté aux tentatives qui ont été faites pour le faire consentir à laisser amoindrir les pouvoirs du gouvernement autonome des différentes colonies, y compris le Canada. Un des efforts qui ont été tentés au commencement de la conférence avait pour but de changer le nom de cette conférence. On voulait l'appeler le conseil impérial, mais comme l'a fait remarquer le gouvernement du Canada, cela impliquait l'idée que ce conseil siégerait d'une manière permanente, qu'il ne devrait pas siéger tous les quatre ou cinq ans, mais qu'il devrait le faire d'une manière permanente pour discuter les affaires, de manière à empiéter sur les droits du gouvernement autonome des différentes colonies; et je crois que c'est grâce au premier ministre du Canada que la motion n'a pas été adoptée. La motion qui a été adoptée tendait à déclarer qu'il était avantageux pour l'empire que cette conférence siégeât tous les quatre ans. Le premier ministre, tout en faisant son possible pour maintenir la dignité et l'importance de la conférence impériale, a eu bien soin de voir à ce que les droits du gouvernement autonome du Dominion ne fussent pas lésés, et il mérite pour cela les remerciements de tout le pays.

Bien que nous fassions parfois des erreurs, nous pouvons nous guider, en certaines matières qui nous concernent, bien mieux que ne pourrait le faire l'Angleterre

ou une conférence ou un conseil de l'empire. Le paragraphe suivant dit ceci:

Deux de mes ministres, régulièrement autorisés par Sa Majesté à cette fin, et agissant de concert avec l'ambassadeur de Sa Majesté à Paris, ont dernièrement négocié une convention avec le gouvernement de la République française, concernant les relations commerciales entre la France et le Canada, sujette à l'approbation des chambres françaises et du parlement du Canada. Copie de cette convention vous sera immédiatement soumise et vous serez priés de lui donner votre sanction.

La copie de la convention a été soumise et je suppose que nous serons priés prochainement de l'approuver. Je suppose qu'il est inutile d'en dire plus long à ce sujet pour le moment; mais comme l'honorable chef de l'opposition a jugé à propos de tirer de ce traité français des conclusions qui ne sont pas justes, je crois qu'il me sera permis de dire quelques mots sur cette question. J'ai d'abord entendu dire que ce traité, après tout, n'est ni plus ni moins que l'ancien traité conclu par sir Charles Tupper. Moi-même je dirai que je ne vois guère de différence entre les deux modes qui ont été adoptés pour conclure les deux traités. Dans le premier cas, deux ministres canadiens ont agi de concert avec l'ambassadeur anglais, et dans le deuxième cas un seul ministre canadien a collaboré avec lui. Je ne vois pas que cela fasse une différence spéciale, mais après qu'on a étudié le traité on trouve que cette différence est importante.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur n'a pas l'intention de faire croire à la Chambre que j'ai dit qu'il n'y avait pas de différence entre les deux traités?

L'honorable M. POWER: Non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ai simplement dit que les négociations relatives à la conclusion des deux traités avaient été absolument les mêmes.

L'honorable M. POWER: Je n'ai pas fait allusion aux assertions de l'honorable sénateur, mais à celles d'autres personnes. J'ai parcouru les deux traités. Les item compris dans le traité de 1893 et mentionnés dans le tarif minimum étaient au nombre de 23. D'après le traité qui est soumis aujourd'hui au parlement, les item sont au nombre de 136, et plusieurs des articles qui ont été ajoutés sont d'une aussi grande importance que ceux renfermés dans l'ancien traité—par exemple ceux relatifs aux métaux et aux objets en métal. Aussi, il a six fois plus d'item dans le nouveau traité qu'il y en avait dans l'ancien. Parmi ces 136 articles sont compris ceux que mentionnait l'ancien traité. Le chef de l'opposition a essayé de faire croire que ce traité nuisait à la préférence accordée à l'Angleterre. Je n'ai pas suivi l'argumentation dont l'honorable sénateur s'est servi pour tirer cette conclusion. Nous avons accordé à l'Angleterre, en vertu du traitement de faveur, une préférence de 33½ pour 100 pour les importations. Il n'y a aucun doute sur le résultat satisfaisant que donne cette préférence. Elle a beaucoup amélioré les relations entre le Canada et la mère patrie. Il a permis à nos gens de se procurer des marchandises anglaises à un prix moins élevé qu'elles n'étaient auparavant, et cela n'a nui à personne d'une manière considérable, parce que nos manufacturiers, qui sont censés avoir souffert de cela, sont plus prospères aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a trois ou quatre mois. Maintenant quel est l'objet du traité français? Son but est de favoriser l'importation de France, non pas avec une préférence de 33⅓ pour 100, mais avec une préférence de 10 pour 100. Cela va permettre au peuple du Canada de se procurer certains articles qu'ils importent de France, et cela à un taux moins élevé qu'ils ne paient à présent, et cela devra aussi les engager à se procurer d'autres articles, qu'ils n'importent pas. Cela augmentera le commerce entre la France et notre pays. C'est une bonne chose pour les deux. Je ne vois pas qu'en cela le principe de la préférence anglaise ait été violé. L'honorable sénateur, à l'appui de ce qu'il a dit, a cité une autorité anglaise tendant à dire qu'en signant ce traité le gouvernement du Canada a abandonné la position qu'il avait prise au sujet du traitement de faveur. J'ai lu dans le "Saturday Review" quelque chose dans ce sens-là; mais je dirai que l'ignorance et la crainte que certains anglais, censés appartenir à la classe intelligente et instruite, manifestent à l'égard du Canada sont quelque chose d'étonnant pour nous. On a, jusqu'à l'année dernière, prétendu que la préférence que nous avions donnée à l'Angleterre ne lui avait nulle-

ment servi. Lisez les rapports du commerce. En 1896, nos exportations et nos importations ont formé une somme d'un peu moins de cent millions de dollars. Dix ans après, 1896, notre commerce entier était de $202,289,000. L'importation des marchandises venant de l'Angleterre, a, en proportion, augmenté aussi rapidement que l'exportation de nos marchandises envoyées dans ce pays. L'importation des marchandises venant de l'Angleterre, représentait en 1896, un peu moins de trente-trois millions de dollars. Elle était tombée, de 1876 à 1896, à soixante-huit millions. Jusque-là elle diminuait d'année en année. Après le changement qui fut fait au tarif en 1897 nos importations commencèrent à s'améliorer et elles ont augmenté rapidement dans une grande proportion, jusqu'à l'année dernière, où elles ont été de soixante-neuf millions, c'est-à-dire qu'elles ont doublé en dix ans. Devant ces faits, le "Saturday Review" admet lui-même que le traitement de faveur a servi à l'Angleterre, puisqu'il dit, malgré son désir de blâmer ce traitement, que le traité français va nuire considérablement au commerce anglais. Aucune raison ne peut faire supposer cela. Je crois que c'est l'honorable sénateur de Hastings qui a dit que les avantages donnés par ce traité français ne s'appliqueraient qu'aux marchandises importées directement de France et inversement. Le traité ne dit pas cela. Le traité dit que les marchandises doivent être transportées soit directement ou soit en passant par quelque pays avec lequel le pays qui importe a fait des conventions comme celles qui existent entre le Canada et la France. Si je comprends bien, il a été fait entre la France et l'Angleterre une convention qui s'applique à la plupart des articles mentionnés dans ce traité, de sorte que les avantages ne s'appliquent pas aux marchandises transportées directement d'un pays à l'autre. Il y a dans le discours du trône un paragraphe qui mérite plus d'attention qu'il n'en a reçu. C'est le paragraphe qui se rapporte au service postal :

Il est très satisfaisant de constater que nonobstant les réductions considérables faites dans le tarif postal, les recettes du ministère des Postes ont continué leur marche progressive. Les recettes considérables de cette partie de l'administration permettront à ce ministère de donner encore de plus grands développements aux communications postales du Canada.

Hon. M. POWER.

Il y a une chose qui mérite l'attention au sujet des postes, c'est que le département des Postes est strictement dirigé d'après la loi du service civil. Une personne entre dans le service de l'Etat, grâce à quelque influence politique, et après qu'elle a subi l'examen d'aptitude ; mais j'apprends qu'une fois qu'un homme est entré au service de ce département, comme fonctionnaire public, il est traité comme tel et qu'aucune influence politique ne peut lui aider dans le département. Peut-être est-ce pour cela que le département a fait ses affaires d'une manière si satisfaisante et avec tant d'économie. Une autre chose agréable à constater au sujet des postes c'est la réduction des taux sur les publications anglaises. J'ai été heureux de constater, comme résultat de ce changement, que le nombre des journaux et périodiques anglais a plus que doublé durant quelques mois, parce que le département a pris, à la dernière session, des mesures pour empêcher l'entrée au Canada de publications américaines malsaines, dont l'importation a beaucoup diminué. Ce sont deux résultats dont nous devons nous féliciter. Oui, nous avons contribué à faire lire plus les journaux et périodiques anglais et nous avons aidé à faire lire moins ceux des Etats-Unis. Je me réjouis de ce que le gouvernement est en train de faire au sujet des télégraphes et téléphones. Quelques personnes craignaient, avec moi, que le gouvernement ne se chargeât de l'exploitation de ces lignes. Je suis heureux de constater qu'on a annoncé dans l'autre Chambre et ici, que ce n'est pas là l'intention du gouvernement, mais que celui-ci veut que ces lignes soient mises sous le contrôle de la commission des chemins de fer. Il reste beaucoup plus à dire sur le discours du trône, mais je ne crois pas qu'aucun honorable sénateur me blâme de n'en pas dire davantage.

L'honorable M. SULLIVAN: En songeant au discours du trône, on constate qu'il propose beaucoup de choses importantes. Je n'ai pas eu le temps de me préparer à parler en ce moment, mais j'ai pensé qu'il y avait beaucoup plus à dire sur le sujet qu'il n'en avait été dit. Il est question dans ce discours de beaucoup de choses des plus importantes auxquelles on n'a pas touché. J'ai constaté aussi que cette session s'est

ouverte avec beaucoup plus d'éclat que la plupart de celles qui l'ont précédée. Cela est dû au fait que les principaux hommes des deux côtés de la Chambre ont parlé avec beaucoup de vigueur et de talent. J'en ait été heureux, et je dois féliciter l'honorable sénateur de Hastings pour le discours éloquent qu'il a prononcé et qui contenait tant de renseignements précieux. Je n'ai jamais entendu cet honorable sénateur prononcer un meilleur discours. Il a fait un résumé d'une époque politique très importante, quel que soit le point de vue où l'on puisse se placer. Ce qui a été fait durant cette époque lui fait beaucoup honneur parce qu'il a pris une part active dans les choses importantes qui ont été accomplies durant les jours dont il a parlé. Je puis le féliciter aussi de la générosité et de la reconnaissance qu'il a manifestées en parlant de ceux qui pouvaient essayer de déprécier le grand chef avec lequel il a collaboré durant cette période.

Le corps de ce chef est tombé en poussière, mais sa mémoire sera toujours vivace comme les sentiments de ceux qui ont travaillé de concert avec lui. Il y a ici des hommes qui, mettant de côté les attaches de parti, sont prêts à étudier avec impartialité ses actes et à constater les heureux effets qu'ils ont eu pour le pays, tout comme le fera plus tard l'historien. J'ai constaté aussi que le très honorable ministre du Commerce a parlé avec beaucoup de vigueur, et avec beaucoup de goût, et je ne puis passer sous silence le chef de l'opposition, l'honorable sénateur de Calgary. Je suis certain de ne l'avoir jamais vu plus en veine. Il y a aussi une autre raison pour cela : trois hommes nouveaux, plus qu'ordinaires, venaient d'être introduits dans le Sénat. Ils ont eu pour eux tout l'éclat de l'ouverture de la Chambre et ils ont eu, pour les voir entrer ici, des spectateurs comme jamais sénateur n'en avait eu, de mémoire d'homme. Ces trois sénateurs me rappellent une comparaison. On peut dire que l'un d'eux est assurément meilleur et que l'ami qui siège à ma droite (l'honorable M. Derbyshire) est, à mon avis, superlativement bon. Je crois que ce qui leur a valu leur entrée ici ce sont les services qu'ils ont fidèlement rendus à leur parti. Comme je suis le voisin de l'honorable sénateur que j'ai nommé en dernier lieu et comme je l'ai suivi dans sa carrière, je puis dire à la Chambre, pour me servir d'une expression populaire, qu'il est le vrai " fromage du dessert ", et je puis dire aussi à la Chambre, en me fiant à mon œil de prophète,—et je crois voir aussi clairement que n'importe quel membre de cette Chambre—que le nouveau sénateur dont je veux parler va remplir un vaste espace dans cette Chambre, va remplir son siège deux fois mieux qu'un homme ordinaire, mieux que le feraient ensemble les deux autres qui ont été nommés en même temps que lui. Ces messieurs méritent tous les éloges, et, en raison de la taille de cet honorable sénateur—le grand espace qu'il remplira dans le Sénat attirera un peu plus l'attention—j'ajouterai que depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre-ci, il est le seul qui ait été nommé sénateur pour les services qu'il a rendus au public, il est le seul, dis-je, dont les services qu'il a rendus à l'agriculture l'ont fait appeler au Sénat. Il y a eu un temps où l'agriculture dans notre pays était dans un état déplorable. Quand les cultivateurs qui vivent près de moi étaient dans la détresse, je ne savais quoi leur proposer pour remédier au mal. J'ignore qui conçut l'idée, mais celui qui s'occupa des vaches laitières et convertit leur lait en fromage fut un bienfaiteur du Canada. Si quelqu'un mérite des éloges pour avoir fait prospérer cette industrie en prêchant d'exemple, c'est bien cet honorable sénateur, et il a été nommé membre du Sénat comme un bienfaiteur. Il a pris et il prend encore une part active dans l'encouragement et l'établissement de l'industrie laitière, dans la production du fromage et dans la perfection que l'on peut donner à cet important comestible. Cela a opéré un grand changement dans le pays. Les cultivateurs, qui étaient très pauvres, deviennent par l'industrie laitière, non seulement à l'aise mais riches. Je pense qu'en raison de l'intérêt qu'il a porté activement à cette sorte d'industrie, il méritait d'être nommé membre de cette Chambre-ci. Il est regrettable que l'esprit de parti subsiste dans le Sénat. Il viendra un temps où l'on nommera juges des hommes renommés pour leurs connaissances légales, on nommera sénateurs des hommes qui se seront distingués dans les carrières

qu'ils auront adoptées, et qui notamment auront rendu des services à leur pays. Le Sénat ne pourra être reformé tant qu'il sera entravé par les liens de parti. Pourquoi les honorables sénateurs siègent-ils dans cette Chambre ? Est-ce qu'ils n'enregistrent leur vote que suivant les exigences politiques, comme le font les membres de l'autre Chambre ? Les hommes qui viennent ici de la Chambre des communes ne peuvent agir avec l'esprit de justice qui doit leur faire faire ce qui est équitable, sans égard à l'esprit de parti. Cela est contraire à la nature humaine ; mais de meilleurs jours brilleront pour notre pays. Je ne veux pas diminuer le mérite des services rendus par les membres de cette Chambre-ci. Je dis que l'honorable sénateur de Calgary m'a d'un trait de plume classé parmi ceux qui critiquent d'une manière hostile le Sénat. Je n'ai jamais rien dit qui puisse me faire mériter des reproches à ce sujet. Je considère que le Sénat est une partie essentielle de nos trois institutions. Si la forme du gouvernement constitutionnel est la plus élevée que puisse atteindre un peuple civilisée et si le Sénat est la plus grande et la plus noble institution que les hommes aient rêvée, il est juste que nous ayons deux Chambres. Ceux qui ont écrit sur l'économie politique ont été de cet avis, et je suis convaincu que nul corps législatif, où les questions publiques sont discutées, n'a un passé plus beau que celui du Sénat du Canada.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami me pardonnera de l'interrompre pour lui dire qu'en faisant allusion à mon honorable ami de Kingston, j'ai voulu parler de mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie, qui, je crois, réside à Kingston.

L'honorable M. SULLIVAN : Je n'ai fait cette allusion qu'en passant, autrement je ne l'aurais pas faite. Je crois qu'en lisant le discours de Son Excellence on doit admettre après réflexion, qu'il contient beaucoup de choses. L'honorable sénateur d'Halifax, en discutant l'adresse a énoncé, dans l'enceinte de la Chambre, des doctrines qui sont contraires à toutes les règles de l'ethnologie et de la physiologie. Sans discuter la question par le menu, je toucherai brièvement à quelques-unes de ces doctrines. A mon avis, la question de l'immigration est la plus importante à cette phase de notre carrière comme nation, et il est nécessaire, surtout, de la discuter en ce moment. Si nous observons ce que voulaient faire les Etats-Unis nous constatons qu'ils désiraient ardemment avoir des immigrants et qu'ils ont réussi à en avoir. Il n'y a que récemment qu'ils ont pris des précautions pour obtenir la meilleure classe d'immigrants. Ils ont pris plus de soin que nous ; et je crois que le Canada n'a pas pris le soin qu'il aurait dû prendre. Quoi qu'il en soit, les Etats-Unis ont été inondés d'une certaine classe d'immigrants qui n'auraient pas dû être reçus de ce côté-ci de l'Atlantique. Ces gens-là n'ont pas été absorbés par la nation et ils ne le seront jamais. L'élément étranger sera aussi étranger que l'élément noir dans le sud. Vous ne pouvez pas plus mêler les noirs avec les blancs dans le sud que vous pouvez fusionner les Canadiens avec les Doukhobors, les Galiciens et les autres étrangers. On a beaucoup parlé des immigrants qui nous viennent des îles britanniques. Ces immigrants peuvent être un peu meilleurs et ils peuvent être pires que les Doukhobors. Si vous les faites venir des bas-fonds des villes anglaises, quelle sorte de descendants ces immigrants laisseront-ils ? Je crois que les vices, au moins les penchants aux vices, sont jusqu'à un certain point héréditaires et il sera difficile, dans la colonisation de notre pays, de trouver un moyen pour assimiler les éléments étrangers à l'élément canadien. Dieu fasse qu'ils ne s'assimilent jamais. Autrement, cela devrait altérer la race splendide qui habite notre pays, une race sans rivale dans le monde entier.

Ce qui a donné à notre nation sa force et son influence c'est qu'elle n'a pas subi l'influence de ces peuples qui ne doivent pas être reçus en Amérique. Si le Gouvernement veut bien faire—je n'attaque pas sa politique—je ne puis que lui donner un conseil, je dirai qu'il doit prendre plus de précautions pour admettre l'entrée au pays des étrangers. L'honorable sénateur de Portage-la-Prairie a fait le plus grand éloge des Doukhobors ; il a dit que les wagons dans lesquels ils ont voyagé de Québec au Nord-Ouest étaient si propres que l'on aurait pu prendre ses repas sur le plancher de ces wagons. Tout cela est de la blague

et de l'exagération. Si vous avez suivi leur conduite, vous avez dû constater que depuis qu'ils sont arrivés dans notre pays, le Gouvernement n'a pas raison de se féliciter de les avoir fait venir ici. Ils sont devenus jusqu'à un certain point nuisibles, et je dis que ce serait un grand malheur de voir les Canadiens s'assimiler avec ces gens-là et je défie qui que ce soit de le nier. Les Etats-Unis ont constaté cela et ils imposent des restrictions extraordinaires pour empêcher l'immigration de cette lie de l'Europe. Ils veulent des immigrants policés. Ils ont tourné le dos à la nation de celui qui a découvert leur pays ; ils ont tourné le dos aux Italiens. J'ignore pourquoi ils ne veulent pas de ces immigrants. Je crois qu'ils en ont trouvé un si grand nombre de mauvaise classe, qu'ils ne désirent guère en recevoir davantage.

Je me rappelle avoir entendu sir Henry Ward Beecher faire une conférence au cours de laquelle il traitait la question d'assimiler ou de fixer d'une manière satisfaisante les immigrants venus des pays étrangers de l'Europe, et il conclut que les enfants de ces immigrants devaient être instruits dans les écoles publiques. Je ne crois pas que cela puisse jamais remédier au mal. L'honorable sénateur d'Halifax a suggéré, pour assimiler les Doukhobors le mariage de jeunes Canadiens avec de jeunes Doukhoborses. Si cela a lieu, ce sera un malheur pour les jeunes Canadiens et leurs descendants. Les enfants peuvent tenir de la mère ou du père. Je sais que des maladies se perpétuent jusqu'à la troisième et la quatrième génération. Parfois elles ne se perpétuent pas.

Le Canada et le Nord-Ouest vont se remplir assez rapidement d'immigrants. C'est à peu près le meilleur sol pour l'immigration des meilleurs peuples du vieux continent, de ceux qui désirent coloniser. J'espère que le gouvernement prendra, à ce sujet, les plus grandes précautions. J'ai vu dans les rues de New-York des étrangers atteints d'une certaine maladie, et il serait malheureux pour le Canada s'ils venaient se fixer ici. Je dis que si l'Armée du Salut ou toute autre agence amène au Canada de mauvais sujets de l'Angleterre, de l'Irlande ou de tout autre pays, le gouvernement doit exercer sur eux la plus grande surveillance, doit les faire examiner et ne doit les laisser se fixer dans le pays que s'ils sont sains. Quant à l'immigration japonaise, le gouvernement doit étudier et régler le plus tôt possible cette question. Qu'est-ce que nous allons faire de ces Japonais? Quel est le sentiment public, au Canada, à ce sujet? Le discours du trône dit qu'une grande hostilité se manifeste contre eux. C'est une question importante, car je soupçonne qu'au point de vue politique on ne peut s'opposer à leur immigration. Les preuves étonnantes qu'ils ont données de leur aptitudes à se civiliser a fait ouvrir les yeux à tout le monde, et ce n'est pas chose facile que de régler cette question d'une manière satisfaisante. Quant à la discussion de la question financière qui s'est faite dans cette Chambre, j'admets que je connais moins cette question. Je me rappelle qu'un homme des Etats-Unis demanda à un sénateur important de ce pays qu'est-ce qu'il devrait étudier pour comprendre la situation financière du moment. Il lui répondit qu'il connaissait peu la question lui-même, mais qu'il lui conseillait de lire l'Encyclopédie Britannique, la Bible et les règlements de la Chambre dont il était un des membres. Je répéterai le même conseil aux jeunes sénateurs. Il n'y a rien de si beau que les règles et règlements du Sénat. Je laisserai la discussion du tarif à ceux qui sont plus versés que moi dans l'économie politique. J'espère que les nouveaux sénateurs qui viennent d'être nommés feront honneur au Sénat. Je suis certain que sir Wilfrid Laurier est fatigué de rester si longtemps au pouvoir. Dans l'ordre des choses ordinaires de la politique, il est temps qu'il cède sa place à un autre parti. Il semble que celui-ci a jeûné assez longtemps dans le désert de l'opposition qu'il doit être purifié de ses péchés. Le pays est prospère. Nous devons en remercier Dieu plutôt que le gouvernement des grits. Je regrette que le discours du trône ne fasse pas mention d'un bill relatif aux aliments et aux drogues et à la santé publique. On s'occupe plus du bétail que des être humains.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures p.m.

SENAT.

Séance du jeudi, 5 décembre 1907.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures p.m.

Prière et affaires journalières de routine.

BRISE-GLACE "MONTCALM" EN CARENE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY —

1. Le Gouvernement sait-il que le brise glaces "Montcalm" a subi dernièrement des avaries qui nécessitent des réparations immédiates?
2. Quelle est la nature de ces avaries?
3. Dans quel endroit du fleuve ou du golfe le vaisseau a-t-il subi cet accident?
4. A-t-on commencé a réparer le vaisseau?
5. Où ces réparations se font-elles et sous la surveillance de qui?
6. Le travail a-t-il été donné à la pièce ou à la journée?
7. Si le travail a été donné à la pièce qui l'a obtenu et à quel prix?
8. Si le travail a été donné à la journée à combien a-t-on évalué le coût approximatif de ces réparations?
9. Quand le vaisseau pourra-t-il reprendre le service?

L'honorable M. SCOTT: Les réponses aux questions de l'honorable sénateur sont comme suit:—

1. Oui, sur un rocher qui n'était pas indiqué sur la carte.

2. La quille est rompue et courbée sur un côté à environ 30 pieds de la poupe. Le blindage du fond à tribord, est sérieusement endommagé sur une largeur d'environ 100 pieds; les varangues, avariées par les plaques sérieusement endommagées devront être réparées pour rendre le navire propre au service.

4. Oui.

5. Au bassin de carénage de Lévis, sous la surintendance de l'inspecteur des vaisseaux du gouvernement.

6. A la journée.

8. Il est impossible à présent d'estimer le coût de ces réparations.

9. Au printemps.

PRESENTATION DE BILLS D'INTERET PUBLIC DANS LE SENAT.

L'honorable M. LOUGHEED: Mon honorable ami, le leader de la Chambre, peut-il nous donner des renseignements relatifs aux bills d'intérêt public qui prendront probablement naissance dans le Sénat au cours de la présente session? Le discours du trône nous annonce plusieurs mesures importantes pouvant très bien prendre naissance dans le Sénat, et cela non seulement dans l'intérêt du Sénat, mais aussi dans l'intérêt du pays en général. Le bill concernant la compagnie d'assurance, puis une proposition de loi pourvoyant à des annuités aux vieillards, et une autre concernant les chemins de fer sont, par exemple, prévus par le discours du trône. Des projets de loi de cette nature sont d'intérêt public et j'ose dire qu'ils seraient l'objet d'une étude plus approfondie dans le Sénat, à cette phase-ci de la session, que dans la Chambre des communes. Il me semble que, pour condescendre au désir du Sénat, mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, devrait s'empresser de soumettre au Sénat des bills de cette nature, afin que le Sénat puisse utilement employer son temps.

L'honorable M. SCOTT: J'apprécie hautement la suggestion qui vient d'être faite, et j'ai soumis cette question au conseil exécutif. Le projet de loi pourvoyant à des annuités aux vieillards, déposé devant le Sénat, lors de la dernière session, par mon honorable ami, le très honorable sir Richard Cartwright, est, je crois, une proposition dont le Sénat aurait certainement aimé à être saisi le premier; mais le greffier en loi du Sénat a exprimé l'avis que c'est un bill qui doit prendre naissance dans la Chambre des Communes, vu qu'il contient de nombreuses dispositions ayant un caractère financier, et ne pouvant être adoptées dans cette Chambre-ci. En discutant ce sujet avec le greffier en loi, j'ai déclaré que, d'après moi, les dispositions d'un caractère financier pourraient être laissées en suspens, et le principe du bill pourrait être discuté et adopté par le Sénat; mais je n'ai pas encore reçu toutes les explications requises sur ce point. Quant au bill des assurances, cette mesure se rattache tellement au ministre des Finances, que ce dernier, je le présume, du moins, ne sera pas disposé à en laisser l'initiative au Sénat. C'est un bill qui provoquera probablement une longue discussion. Je n'ai aucun doute que le ministre des Finances insistera pour présenter, lui-même, ce bill dans la Chambre des communes. Je

n'ai pas encore vu le bill relatif aux chemins de fer. M. Aylesworth doit le préparer; mais j'ignore s'il l'a été. Je m'occuperai de nouveau de ce sujet, et je m'assurerai si ce bill ne pourrait pas prendre naissance dans le Sénat.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que l'honorable secrétaire d'Etat ne trouvera rien qui s'oppose à ce qu'il présente lui-même, le bill concernant la réforme du Sénat. Nous pourrions en être saisis immédiatement, vu que, d'après ce que je puis voir, quelques membres de la Chambre des communes désirent arriver bientôt au Sénat, et ils attirent, aujourd'hui, l'attention du public sur la nécessité de leur présence ici. Nous pourrions discuter ce bill dans l'intervalle.

L'honorable M. SCOTT: Je serai en tout temps heureux de connaître l'opinion de l'honorable sénateur sur ce sujet; mais il est douteux, vu les divergences de vues qui existent dans le Sénat sur ce sujet, que nous puissions adopter ici, un bill de cette nature, sans nous mettre un peu plus d'accord sur le principe d'après lequel les sénateurs devraient être choisis.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable leader de la Chambre pourrait-il nous dire si ce qu'il nous a dit au sujet du bill d'annuités projeté doit être accepté comme la règle devant être suivie dans le Sénat en matière de législation, c'est-à-dire, si l'opinion du greffier en loi doit l'emporter sur celle des membres même du Sénat, relativement à la législation.

Je serais très surpris si cette pratique devait être considérée à l'avenir comme un principe. L'expérience m'a appris qu'en matière de législation, c'est le corps qui représente le peuple, l'assemblée populaire, qu'elle soit le conseil municipal, ou la législature provinciale ou fédérale, qui est revêtu du pouvoir délibératif, et aucun greffier en loi ne devrait être autorisé à mettre de côté la volonté de ce corps. D'après ce que je comprends, l'honorable secrétaire d'Etat nous a dit que le projet de bill d'annuités aux vieillards ne peut être discuté dans le Sénat parce que le greffier en loi l'a dit. Si la déduction que je tire de cette assertion est trop forcée, je désire être rectifié. Pour ce qui me concerne, je ne suis aucunement disposé à admettre que l'opinion du greffier en loi—quelle que soit sa compétence sur toute question de droit,—puisse être substituée à l'opinion d'une assemblée représentative comme l'est le Sénat.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur a mal compris l'explication donnée par l'honorable secrétaire d'Etat. Le greffier en loi, d'après ce que j'ai compris, ne s'est pas arrogé le droit de lui dicter ou recommander ce qu'il doit faire. Il a simplement fait remarquer—si j'ai bien compris l'honorable secrétaire d'Etat—que le Sénat ne pouvait traiter des dispositions devant avoir pour effet d'imposer une taxe sur le peuple—quel qu'en fût l'objet. L'honorable secrétaire d'Etat a très convenablement répondu que, d'après la pratique, l'on pouvait fort bien présenter un bill de cette nature dans le Sénat, pourvu que celles de ses dispositions, ayant un caractère financier, fussent mises de côté, ou suspendues jusqu'à leur retour de la Chambre des communes, celle-ci pouvant déterminer le montant à insérer dans les différentes dispositions d'un caractère financier. Telle a été la pratique dans le passé. Le principe du bill sur lequel l'honorable leader de la droite a appelé l'attention pourrait être très bien discuté par le Sénat, et tous les articles du bill pourraient être adoptés, pourvu que les dispositions d'un caractère financier soient laissées de côté.

L'honorable M. CLORAN : Je comprends parfaitement ce point. Quant au greffier en loi, il est d'opinion que le bill en question contient des dispositions portant affectation de deniers publics, et que l'initiative sur ces dispositions ne peut être prise par le Sénat.

Je suis d'avis, au contraire, que le bill en question ne contient aucune disposition en vertu de laquelle le gouvernement est supposé s'engager à accorder quelque chose à qui que ce soit. Voilà le point où il y a une divergence d'opinions. Le greffier en loi est d'avis que le bill en question contient des dispositions portant affectation de deniers publics, et que ce sont ces dispositions qui privent le Sénat du droit de prendre l'initiative de présenter ce bill, tandis que je suis d'avis que le bill ne contient pas de dispositions de ce genre, puisque ses dispositions ne s'appliquent pas au pu-

blic en général, mais simplement aux particuliers qui devront en profiter. C'est pourquoi je demande si l'opinion du greffier en loi doit l'emporter sur l'opinion de plusieurs membres de cette Chambre et de bien d'autres.

L'honorable M. SCOTT: Pour l'information de l'honorable sénateur, je lui dirai que, lorsque ce projet de loi a été déposé devant le Sénat, il a été parfaitement compris qu'il comportait des dispositions d'un caractère financier, ou que son application imposerait sur le pays une nouvelle charge que le gouvernement serait obligé d'acquitter. L'application de cette loi entraînera le paiement d'une certaine somme de deniers représentant les intérêts dus sur les versements faits par les acheteurs d'annuités, mais le chiffre de cette somme de deniers n'est pas encore fixé. Le bill comporte aussi des garanties à donner par le gouvernement. En sorte que ce projet de loi est rempli de points se rattachant aux finances du pays.

L'honorable M. CLORAN: S'il en est ainsi, la question que j'ai soulevée n'a plus de raison d'être.

L'honorable M. LOUGHEED: Puis-je faire remarquer à mon honorable ami que le Sénat pourrait discuter principalement, et même pourrait ne discuter que les dispositions n'ayant aucun caractère financier. Les dispositions portant affectation de deniers publics seront, je le présume, basées sur des calculs préparés par des actuaires expérimentés. L'on ne doit pas s'attendre à ce que le Sénat discute ces calculs qui seront certainement acceptés par lui. Ces dispositions d'un caractère financier pourraient être laissées en blanc, et le Sénat pourrait se contenter de discuter les autres détails du bill.

L'honorable M. SCOTT: J'ai parfaitement compris ce point. Je l'ai moi-même discuté dans le sens que lui donne mon honorable ami, et j'ai conclu que l'initiative, pour la présentation du bill, restreinte dans la limite qui vient d'être indiquée, pourrait être prise par le Sénat.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures p.m.

SENAT.

Séance du vendredi, 6 décembre 1907.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures p.m.

Prière et affaires journalières de routine.

PRET FAIT PAR LE GOUVERNEMENT A LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY,—

1. Le Gouvernement a-t-il avancé aucune somme d'argent par voie de prêt à la compagnie " The Quebec Bridge and Railway Company " sur le montant de $6,678,200 qu'il était autorisé à prêter à la dite compagnie en vertu d'une loi de ce Parlement?
2. Quel est le montant ainsi avancé et quand ce prêt a-t-il eu lieu?
3. A quel taux d'intérêt ce prêt a-t-il été fait?
4. Quand cet intérêt est-il devenu dû?
5. A-t-il été payé, en tout ou en partie, par la dite compagnie et à quelle date ce paiement a-t-il été effectué?
6. Sur le montant payé par le Gouvernement à la compagnie, quelle est la part qui a été effectuée au remboursement des deniers antérieurement avancés à la compagnie par des banques ou autres institutions financières pour les fins de son entreprise sur le nantisement ou le mortgage d'obligations émises sous l'empire des chapitres 54 et 177 des statuts de 1903?
7. Quelle part a été affectée au versement de l'intérêt stipulé sur ces avances faites par les banques ou autres institutions financières?
8. Déduction faite des remboursements dont il est ici question, quelle est, sur la balance disponible des $6,678,200, la part qui a été affectée à l'exécution en cours des travaux de construction du pont de Québec?
9. Les travaux pour lesquels ces paiements ont été faits ont-ils préalablement été déclarés satisfaisants et acceptés par le Gouverneur en conseil?
10. Sur la recommandation de qui? de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat? ou de quel autre officier?
11. Si c'est un autre officier que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, cet officier a-t-il été spécialement nommé à cette fin et quand, par le Gouverneur en conseil?
12. A quelle date le rapport de l'officier compétent certifiant l'à-propos de telles avances a-t-il été fait et présenté par le Gouvernement?
13. La compagnie a-t-elle déposé entre les mains du ministre des Finances les obligations autorisées à être garanties par le Gouvernement en conformité des dispositions du chapitre 54 des statuts de 1903 et du traité qui forme l'annexe de la dite loi?
14. A défaut de tel dépôt quels sont les arrangements pris par la compagnie, acceptés et déclarés satisfaisants par le Gouverneur en conseil, qui aient permis le paiement quand même de telles avances?

15. La " Royal Trust Company " a-t-elle émis et déposé entre les mains du ministre des Finances toutes les obligations non encore émises à la date du 1er février 1904, mais qu'elle détenait alors à titre de dépositaire, en vertu de l'acte de trust par voie de mortgage consenti à la dite " Royal Trust Company "?

16. Quel est le montant des obligations de cette nature que la " Royal Trust Company " a déposé entre les mains du ministre des Finances?

L'honorable M. SCOTT : Le ministre des Finances m'a informé que le Gouvernement n'avait fait aucune avance de fonds sous forme de prêt à la compagnie du pont de chemin de fer de Québec. Ce renseignement est une réponse à la présente interpellation.

L'honorable M. LANDRY : Ce renseignement dispose de toutes mes questions ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

EXPLORATION DU TRACE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BERNIER,—

1. Le Gouvernement a-t-il reçu le rapport de la personne nommée dernièrement pour faire l'exploration de la route du canal de la baie Georgienne?

2. Dans l'affirmative, quand ce rapport sera-t-il présenté au Sénat?

L'honorable M. SCOTT : Non ; mais l'on est maintenant en voie de préparer ce rapport, qui sera déposé devant le Sénat aussitôt que possible.

L'honorable M. BERNIER : Sera-ce l'année prochaine ?

L'honorable M. SCOTT : Après les vacances, à ce que je crois—et non avant. C'est un très long document.

SUSPENSION DU REGLEMENT.

MOTION.

L'honorable M. DAVIS : Je propose

Que le paragraphe 5 de la règle 78 soit amendé de manière à porter de 50 à 55 le nombre des sénateurs qui doivent composer le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, pendant l'année.

De plus, que le paragraphe 3 de la règle 78 soit amendé de manière à porter de 9 à 12 le nombre des sénateurs qui doivent composer le comité permanent des ordres permanents.

Ce sujet a été discuté à fond hier, et il n'est pas nécessaire d'entrer de nouveau dans les détails. Certains honorables sénateurs séjournent virtuellement à Ottawa durant toute la session, et je comprends parfaitement l'attitude prise par le comité de sélection en décidant qu'il ne pouvait pas outrepasser le nombre prescrit comme devant composer le comité des chemins de fer. Le comité de sélection ne peut sans manquer de courtoisie exclure de ce comité quelqu'un qui en faisait partie précédemment, et du reste, une exclusion de cette nature n'est pas nécessaire. Mais je ne vois rien qui s'oppose à ce que le nombre des membres soit augmenté de 50 à 55. Les membres de ce comité ne sont pas toujours tous présents aux séances. L'augmentation de leur nombre ne causerait donc jamais un encombrement, et, dans ces circonstances, si d'honorables sénateurs désirent en faire partie je ne vois pas pourquoi ils en seraient empêchés.

Quant au nombre des membres du comité des ordres permanents, il est maintenant, et il a toujours été, trop petit. C'est aussi un comité important. On peut le considérer comme la porte d'entrée de toute législation. D'honorables sénateurs qui ne figurent pas sur la liste de ses membres, désireraient en faire partie, et l'on devrait accéder à leur désir. Je ne demande pas toutefois, que le règlement soit maintenant modifié à cet effet; mais je demande simplement qu'il soit suspendu, afin que, avant la prochaine session, d'honorables sénateurs soient en état de proposer un amendement à cet effet, ou de remédier autrement à l'inconvénient que je signale.

L'honorable M. POWER: Je soulève un point d'ordre se rattachant au présent avis de motion. L'honorable sénateur de Saskatchewan propose dans sa motion de modifier le paragraphe 3 de la règle 78.

L'honorable M. DAVIS: De la suspendre, ai-je voulu dire.

L'honorable M. POWER: La motion ne contient pas le mot " suspendre ". Elle demande une modification. Nous devons prendre la motion telle qu'elle est. L'honorable sénateur sait que nous avons deux ou trois règles prescrivant que, s'il s'agit de modifier un ordre permanent, un avis de deux jours est requis, et cet avis n'a pas été donné dans le présent cas. La présente motion est par conséquent, hors d'ordre.

L'honorable M. DAVIS: Quel est le règlement?

L'honorable M. POWER : La règle 23 prescrit ce qui suit:

Il faut donner un avis de deux jours d'une motion ayant pour objet: (a) La création d'une nouvelle règle ou d'un ordre permanent, ou la révocation ou l'amendement d'une règle ou d'un ordre permanent.

La présente motion a pour objet de modifier l'ordre permanent existant. La règle 29 dit:

29. Aucune motion pour établir une règle ou un ordre permanent ne peut être adoptée, à moins qu'il n'en ait été donné un avis par écrit de deux jours et que les sénateurs qui assistent à la session n'aient été convoqués pour sa discussion.

L'honorable M. DAVIS: Il n'y a dans ma motion qu'une erreur de transcription. Toutefois, comme mon avis sur le feuilleton contient cette erreur, je donne maintenant avis que je proposerai la présente motion, lundi prochain.

L'honorable M. WILSON : L'honorable président voudrait-il nous dire si une motion faite et adoptée par une majorité des membres du Sénat et demandant la suspension d'une règle, n'est pas suffisante pour obtenir provisoirement cette suspension? Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de donner un avis dans le présent cas. Si la Chambre déclare que le règlement doit être suspendu dans un cas de ce genre, je présume que cette déclaration du Sénat est péremptoire, ou d'une autorité absolue.

L'honorable M. POWER : La suspension doit être appuyée par l'unanimité du Sénat.

Le PRESIDENT : Il faudrait répondre dans l'affirmative à la question qui vient de m'être posée, si le Sénat était unanime: mais du moment qu'un point d'ordre est soulevé, il est clair qu'il n'y a pas unanimité.

L'honorable M. LANDRY : L'avis de motion demande qu'un paragraphe d'une certaine règle soit suspendu, et qu'un paragraphe d'une autre règle soit modifié. Ce dernier mot " modifié " devrait être remplacé par le mot " suspendu ".

L'honorable M. DAVIS : C'est ce que j'ai voulu dire ; mais une erreur a été commise en transcrivant.

Hon. M. POWER.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur devrait retirer l'avis et le remplacer par un autre.

L'honorable M. DAVIS : Oui ; mais sans comprendre la première partie de ma motion.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur doit ou modifier son avis, ou le retirer.

L'honorable M. DAVIS : Je donne donc avis que, lundi prochain, je proposerai que la règle 78 soit modifiée de manière à permettre l'augmentation du nombre des sénateurs devant servir comme membres des comités en question, et je demanderai qu'il en soit dûment donné avis à tous les membres du Sénat tel que le requiert la règle.

Le PRESIDENT : J'attire l'attention de l'honorable sénateur sur la nécessité qu'il y a de donner deux jours francs d'avis.

L'honorable M. DAVIS : Disons alors mardi.

L'honorable M. WILSON : L'honorable président décide-t-il que le Sénat n'est pas revêtu du pouvoir de suspendre une règle à moins qu'il ne soit unanime ? J'ai cru comprendre qu'il faisait cette déclaration. J'ignorais que le Sénat ne fût sur ce point revêtu d'un pouvoir absolu, et qu'il ne pût suspendre provisoirement une règle si le besoin s'en faisait sentir.

Le PRESIDENT : Si l'avis est donné régulièrement, le Sénat est revêtu du pouvoir en question ; mais si un avis régulier n'a pas été donné, l'unanimité du Sénat est requise.

L'honorable M. WILSON : J'admets qu'il pourrait en être ainsi s'il s'agissait de modifier une règle ; mais la première partie de la motion de l'honorable sénateur a simplement pour objet de suspendre la règle. Si la règle en question est suspendue, on pourra alors s'opposer à la proposition d'ajouter au comité un certain nombre de membres.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur viole, je crois, le règlement en discutant la décision du président.

L'honorable M. WILSON : Je ne viole probablement pas le règlement aussi souvent que ceux qui sont toujours prêts à rappeler les autres à l'ordre quand ils sont eux-mêmes à côté de la règle.

LES COMITES PERMANENTS.

MOTION.

L'honorable M. GIBSON: Je propose l'adoption du rapport du comité temporaire dit de sélection nommé pour choisir les sénateurs devant composer les divers comités permanents.

Le PRESIDENT: Je désire attirer l'attention sur une erreur d'impression qui se trouve dans la liste des sénateurs composant le comité des ordres permanents. Le nom du sénateur McKay, de Truro, a été omis, et il devrait y être inséré.

L'honorable M. DAVIS: La présente motion doit être par conséquent, hors d'ordre, parce que la décision rendue par le président sur ma motion s'applique également à celle qui est maintenant devant nous.

Le PRESIDENT: Il n'y a aucune erreur dans la procédure du Sénat. Il s'agit simplement d'une faute d'impression dans le procès-verbal.

L'honorable M. DAVIS: Il s'agissait dans ma motion d'une faute analogue.

L'honorable M. DOUGLAS: Avec la permission de la Chambre, je propose en amendement:

Que le dit rapport ne soit pas adopté maintenant, mais qu'il soit pris de nouveau en considération dans le but de retrancher du comité des chemins de fer en particulier, tous les noms des honorables membres qui font partie de l'exécutif de quelqu'une de nos corporations de chemins de fer, ou qui sont employés à titre d'avocats, ou qui sont connus comme ayant des intérêts pécuniaires considérables dans toutes ces corporations ou dans quelqu'une d'elles.

La raison pour laquelle je fais cette motion, c'est qu'il y a dans la liste des membres de ces comités des noms qui sont là en violation directe de la règle 84 de nos ordres permanents. C'est la seule raison pour laquelle je demande que le rapport soit pris de nouveau en considération dans le but de le mettre conforme à nos ordres permanents. Si l'on a besoin de preuves à l'appui de ma proposition, je suis prêt à citer les noms d'honorables sénateurs dont les relations avec les corporations auxquelles je viens de faire allusion, sont de nature à justifier la motion que je fais présentement. Je crois avoir un devoir à remplir, et je considère que le Sénat devrait, au moins, respecter ses propres ordres permanents, et que la composition de ses comités devrait être tout à fait conforme au principe posé dans la règle 84 de nos ordres permanents. Ce principe est une sage garantie, et il ne faut pas s'en écarter. Je m'attends à ce que ma motion provoque une longue discussion, et elle ne sera peut-être pas adoptée, mais en soumettant cette question au Sénat, je crois remplir mon devoir comme doit le faire tout honorable sénateur.

Je prévois que l'on s'opposera à un changement de cette nature, vu que les sénateurs visés sont des hommes possédant une grande expérience dans les affaires, et d'une prudence consommée, mais je crois que cette politique d'accorder aux corporations de chemins de fer, dans le comité des chemins de fer une représentation égale à celle donnée aux provinces de l'Ouest, est une mauvaise pratique sur laquelle nous ne saurions garder le silence. Supposons par exemple, qu'une corporation de chemin de fer possède deux sénateurs dans le comité des chemins de fer, lorsque cette corporation peut avoir comme enjeu des projets pouvant entraîner la dépense de millions de piastres, est-il sûr pour le pays que cette corporation puisse avoir dans le comité des chemins de fer autant d'influence qu'une des provinces de l'Ouest? Personne, ici, ne saurait prétendre que cet état de choses est juste, ou justifiable. Je considère que cette pratique est contraire aux principes qui doivent servir de règle à tout gouvernement sagement dirigé. Si une anomalie de cette nature a été tolérée dans le passé, ce n'est pas une raison devant nous engager à la continuer.

Voilà pourquoi je fais ma présente motion.

L'honorable M. GIBSON: L'honorable sénateur ne nous a pas encore cité les noms.

L'honorable M. DOUGLAS: Je ne les connais pas tous; mais je puis en citer quelques-uns. Ils sont connus du comité de sélection et ce dernier les continuera peut-être encore comme membres du comité des chemins de fer; mais je remplis mon devoir en appelant l'attention du Sénat sur ce fait, et la responsabilité pèsera sur ce dernier. Je considère que l'anomalie que je viens de signaler est une violation de notre propre règlement; elle est contraire

à toute saine administration des affaires publiques, aux plus importants intérêts du pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Comment l'honorable sénateur veut-il présenter son information au comité ? Veut-il qu'un comité d'enquête soit chargé de s'enquérir des intérêts que peut avoir tout honorable sénateur dans toute corporation de chemin de fer ?

L'honorable M. DOUGLAS : Non. Prenez le rapport annuel fait sur les corporations de chemins de fer et vous trouverez là toutes les informations dont vous avez besoin.

L'honorable M. POIRIER: L'honorable auteur de la motion voudrait-il l'appliquer également au comité des banques et du commerce ? Si nous nous enquérons des qualités des membres qui composent ce dernier comité, nous constatons que ce sont des hommes occupant dans les banques du pays, la position de président, de directeur ou de gérant de ces institutions. Si le principe que mon honorable ami veut consacrer est appliqué dans le cas qu'il a signalé, je crois qu'il devrait l'être également dans l'autre cas que je viens de mentionner.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Et aussi au comité des bills d'intérêt privé.

L'honorable M. SULLIVAN: Et aussi au comité du restaurant.

L'honorable M. POIRIER: Je ne connais rien quant au comité des bills d'intérêt privé. Je crois que le principe qui vient d'être posé est bon en lui-même, mais il serait des plus difficiles au Sénat de l'appliquer. Toutefois, je suis convaincu que la question soulevée par mon honorable ami est opportune. Sans entrer dans les détails, nous avons tous été témoins du travail qui se fait dans l'autre Chambre et le couloir du comité des chemins de fer, et des influences qui y ont été exercées, bien que je ne puisse dire que ces influences aient eu un caractère indu. Si la proposition de mon honorable ami pouvait être acceptée, je suis sûr que son effet serait bienfaisant; mais je comprends qu'il serait très difficile de l'appliquer. En effet, si elle l'était à un comité, il faudrait l'étendre également à tous les autres comités.

L'honorable M. SULLIVAN : La présente proposition est une attaque dirigée contre l'honorabilité du Sénat. C'est une insinuation portant que les membres du Sénat n'ont pas rempli jusqu'à présent leur devoir. Des sénateurs expérimentés et très versés dans les affaires de banque et les finances ont été placés dans le comité des banques par le Sénat lui-même, et je crois que ces sénateurs rendent de grands services à ce comité. Je connais des honorables sénateurs qui sont des directeurs ou gérants de banques. Je ne mentionnerai pas leurs noms, parce qu'ils sont bien connus de chacun de nous. Le comité des banques reçoit d'eux une grande assistance, vu qu'ils peuvent lui expliquer les principes d'après lesquels le commerce de banque est fait.

Les opérations compliquées des banques ne seraient pas bien comprises par les membres ordinaires du comité des banques, si ceux-ci n'étaient pas renseignés par la collaboration des banquiers auquels je viens de faire allusion. La présente proposition est, suivant moi, une accusation qui atteint l'honorabilité des honorables sénateurs qu'elle vise, et je suis d'avis qu'elle ne doit être repoussée par le Sénat.

L'honorable M. LOUGHEED : Je soulève une question d'ordre. La motion qui est maintenant devant nous est hors d'ordre parce qu'elle s'appuie sur rien de certain. Le comité de sélection n'a aucun moyen de se procurer, soit par une enquête ou autrement les renseignements que requière cette motion.

Le PRESIDENT : Ce point d'ordre serait bien fondé s'il ne s'agissait que de la dernière partie de l'amendement ; mais je considère la motion suffisamment claire dans son ensemble, puisqu'elle s'applique à tout sénateur faisant partie de l'exécutif de quelqu'une de nos corporations de chemins de fer. Selon moi, cette phraséologie signifie le bureau des directeurs.

L'honorable M. DOUGLAS : Oui.

Le PRESIDENT : Tout sénateur faisant partie de l'exécutif de quelqu'une de nos corporations de chemins de fer, ou qui est reconnu comme étant l'employé de quel-

qu'une de ces corporations, ou qui sont reconnus comme ayant de grands intérêts pécuniaires dans quelqu'une, ou dans toutes ces corporations.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: C'est-à-dire, tout actionnaire.

Le PRESIDENT : C'est ainsi que je le comprends—c'est-à-dire, tout actionnaire.

L'honorable M. POWER : A première vue l'on est naturellement porté à donner toute son adhésion à la proposition de l'honorable sénateur de la Saskatchewan ; mais, comme la chose arrive souvent, un peu plus de réflexion a pour effet de modifier notre opinion. La Chambre se rappelle que nous avons apporté le plus grand soin à reviser nos règlements, et qu'une attention spéciale a été donnée à la question d'un caractère général, qui nous est maintenant soumise. Nous avons adopté des règles très rigoureuses, beaucoup plus rigoureuses que celles qu'elles remplaçaient, ou que celles qui régissent la Chambre des communes. La règle 53 est ainsi conçue :

Nul sénateur ne peut voter sur une question dans laquelle il a un intérêt pécuniaire quelconque qu'il ne possède pas en commun avec les autres sujets canadiens de la couronne; et le vote donné par le sénateur ainsi intéressé doit être annulé.

En sorte qu'un sénateur n'est pas autorisé à voter s'il a un intérêt pécuniaire comme le dit cette règle, ce qui s'applique particulièrement au Sénat. La règle 89 s'applique aux comités spéciaux permanents, et se lit comme suit:

84. Nul sénateur ne peut siéger comme membre d'un comité spécial, s'il a dans l'investigation que poursuit ce comité, un intérêt pécuniaire direct, qu'il ne tient pas en commun avec les autres sujets canadiens de la couronne; et le comité prononcera sur toute question d'intérêt s'élevant devant lui, sauf appel au Sénat.

Si l'accusation porte qu'un membre de quelqu'une des grandes compagnies de chemins de fer siège dans le comité des chemins de fer et est prêt à voter sur une question soulevée devant ce comité, dans laquelle sa compagnie est intéressée, son vote est sujet à une contestation, et je crois que c'est devant ce comité que cette contestation doit avoir lieu. Cette manière de disposer de cette affaire est conforme à la règle des affaires. C'est devant le comité des chemins de fer qu'il faut contester le droit de vote du sénateur en question, ainsi qui son droit de siéger dans ce comité pendant que la mesure qui l'intéresse est en discussion. Quant à la question générale de savoir si les membres de ces grandes corporations de chemins de fer faisant partie du Sénat, devraient être privés du droit de faire partie du comité des chemins de fer, ce serait certainement très malheureux, si des hommes comme eux, que l'on peut considérer comme étant les plus versés dans les questions de chemins de fer, devaient être exclus de ce comité. Si le comité des chemins de fer est saisi d'un bill proposé dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il me semble qu'alors—et je crois interpréter correctement le règlement—aucun directeur de cette compagnie ne devrait siéger dans le comité des chemins de fer pendant que le bill de celle-ci est en discussion devant ce comité. C'est tout ce dont nous avons besoin dans le présent cas.

L'honorable M. DOUGLAS : L'honorable sénateur voudrait-il nous dire comment vous pourriez empêcher un sénateur de jouir de tous ses privilèges de membre de ce comité qu'il tient du Sénat lui-même?

L'honorable M. POWER : La règle que j'ai citée a été adoptée par le Sénat, et cette règle prescrit que nul sénateur ayant dans une affaire soumise au comité un intérêt qu'il ne détient pas en commun avec les autres sujets canadiens de Sa Majesté, ne devra siéger ou voter dans le comité, et toute personne—ne fût-elle pas membre du comité—pourra contester le droit d'un actionnaire de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de siéger ou de voter sur tout bill de la compagnie soumis au comité.

L'honorable M. DOUGLAS : Comment pourriez-vous le faire?

L'honorable M. POWER : Comment pourréz-vous vous assurer quels sont les membres du comité qui sont intéressés dans quelqu'une des questions visées par l'amendement ? Comment pourrons-nous découvrir ce fait ? La liste des actionnaires d'un chemin de fer n'est pas toujours publiée, et nous savons très bien que des hommes qui occupent—et je regrette qu'il en soit ainsi—des sièges dans l'une ou l'au-

tre des deux chambres du Parlement, sont quelquefois— sans l'être ouvertement—réellement les agents et avocats de grandes compagnies de chemins de fer, et la présence de ces hommes dans le comité est moins désirable que celle de sénateurs reconnus comme étant de simples directeurs, ou de simples officiers d'un rang élevé d'une compagnie. La présente motion est d'un caractère nouveau. Jamais pareille proposition n'a été faite au Parlement canadien, et j'espère qu'aucune autre semblable ne nous sera jamais soumise.

L'honorable M. De BOUCHERVILLE : Le président a-t-il décidé la question d'ordre ?

Le PRESIDENT : J'ai décidé que l'amendement est conforme à l'ordre.

L'honorable M. De BOUCHERVILLE : Il me semble qu'il s'agit présentement d'une question très importante, qui mérite, au moins, quelques instants d'examen. Elle nous est soumise soudainement, et un grand nombre de sénateurs ne se rappellent pas ce que le président leur a lu. Si le débat était ajourné jusqu'à mardi prochain, nous pourrions voir l'amendement imprimé et mieux juger de sa nature. Pour ma part, si je votais maintenant sur cet amendement, je le ferais aveuglément. Je propose donc que le débat soit ajourné jusqu'à mardi prochain.

L'honorable M. GIBSON: Un ajournement du débat signifie simplement la suspension du rapport du comité de sélection. L'honorable sénateur d'Halifax a frappé, je crois, la vraie note. D'honorables sénateurs qui ont été, pendant des années, associés à nos grandes corporations de chemins de fer, ont fait partie du comité des chemins de fer. L'un d'eux a été retranché de l'ancienne liste simplement parce que l'on s'est aperçu que la province de Québec avait dans le comité des chemins de fer deux représentants de plus qu'Ontario. Une réduction a été faite de manière que la province de l'Ile du Prince-Edouard qui n'avait qu'un membre dans le comité, en a maintenant deux, tandis que l'Alberta a obtenu un troisième représentant simplement à cause de l'importance des chemins de fer projetés dans l'ouest et du grand développement que leur construction va recevoir d'ici à quelques années. Je crois que la représentation dans le comité a été distribuée équitablement, et que l'objection soulevée par mon honorable ami n'est pas bien fondée. S'il avait assisté aux séances des comités des chemins de fer de la Chambre des communes et du Sénat, il eût constaté que la plus grande liberté est accordée à tous les membres du Sénat de prendre part aux délibérations du comité—qu'ils en soient membres ou non. Tous y jouissent des mêmes droits et des mêmes privilèges, si ce n'est que ceux qui n'en sont pas membres, n'ont que le droit de prendre la parole et non celui de voter. Je puis ajouter que, si mon honorable ami eût pris une part plus active aux délibérations de ce comité, depuis qu'il est devenu l'un de ses membres, il aurait pu remarquer que dans diverses occasions, les sénateurs faisant partie du comité et contre lesquels il soulève aujourd'hui une objection, ont refusé de voter sur des questions concernant les chemins de fer dans lesquels ils avaient des intérêts directs. Nous avons, comme un honorable collègue l'a dit fort judicieuseent, plus besoin dans le comité des chemins de fer d'un plus grand nombre d'hommes de cette valeur, et un plus petit nombre de ceux qui tirent les ficelles dans les antichambres et les couloirs, et qui sont comme suspendus aux habits des membres du comité.

Depuis que je suis sénateur, les sénateurs visés par le présent amendement, n'ont jamais, à ma connaissance, pris part à des délibérations du comité des chemins de fer dans les occasions où ils se trouvaient pécunièrement intéressés. La présente motion atteint l'honorabilité du Sénat, parce qu'elle contient une insinuation portant qu'il y a parmi nous des sénateurs qui seraient prêts à s'oublier au point de voter sur des questions dans lesquelles ils ont des intérêts directs.

Un directeur de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été mentionné, et l'on a aussi mentionné un directeur de la compagnie du Grand-Tronc. Pourquoi ces deux directeurs seraient-ils privés d'assister aux séances du comité lorsque ce dernier est saisi de questions intéressant les grands réseaux de voies ferrées dont ils sont des directeurs ? Qui plus qu'eux sont en état de nous renseigner sur ces questions ? Il n'y a pas que les représentants

de l'Ouest qui soient intéressés dans ces questions. Tout membre du Sénat, quel qu'il soit, a un devoir à remplir non seulement envers lui-même, mais aussi envers le pays. Chacun de nous, de l'Est, est aussi intéressé, sinon plus, que les représentants de l'Ouest, au succès de cette dernière partie du pays. Je puis assurer à mon honorable ami qu'il tient présentement une mauvaise ligne de conduite en voulant établir la distinction que comporte sa motion entre les sénateurs qu'ils visent et les autres membres du comité des chemins de fer. Ce comité s'est acquitté convenablement, dans le passé, de ses devoirs. Plusieurs sénateurs en font partie depuis des années, et c'est la première fois que j'entends insinuer que l'un d'eux ait jamais agi d'une manière répréhensible dans l'exercice de ses fonctions. Pourquoi ces sénateurs seraient-ils privés du droit de siéger dans ce comité? C'est une question à laquelle je ne puis répondre.

L'honorable M. DOUGLAS : L'honorable M. Lougheed, si telle est la prétention de l'honorable sénateur, pourquoi ne propose-t-il pas que les ordres permanents soient rédigés dans le sens que comporte ses paroles ?

L'honorable M. LOUGHEED : Je désire soulever un autre point d'ordre qui, peut-être, s'il est agréé par le président, permettra de disposer de la présente question. Toute motion de cette nature, tendant à restreindre les droits d'un sénateur peut être dans l'ordre. Un sénateur est nommé par instrument sous le grand sceau du Canada, et il jouit de tous les privilèges conférés par l'article 18 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, qui se lit comme suit :

18. Les privilèges, immunités et pouvoirs que posséderont et exerceront le Sénat, la Chambre des communes et les membres de ces corps respectifs, seront ceux prescrits de temps à autre par acte du parlement du Canada; ils ne devront cependant jamais excéder ceux possédés et exercés, lors de l'adoption du présent acte, par la Chambre des communes du parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et par les membres de cette Chambre.

Or, les règles du Sénat ne sont pas des actes du parlement. Je soumets donc à M. le président cette proposition: S'il était possible de restreindre les droits des membres du Sénat comme veut le faire la motion de mon honorable ami, cette pratique poussée à sa conclusion logique aurait pour effet de priver virtuellement certains membres du Sénat du droit d'exercer quelques-uns des droits qui leur appartiennent en leur qualité de sénateurs. Mon honorable ami pourrait aller plus loin et prescrire que tout actionnaire d'une banque, ou tout membre du Sénat voyageant sur certains chemins de fer ne devrait pas avoir le droit de siéger dans le comité des chemins de fer, ou dans le comité des banques. Ainsi, la présente motion, appliquée rigoureusement, nous amènerait à restreindre des privilèges dont nous jouissons par instrument sous le Grand Sceau du Canada, et sous l'autorité de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et elle priverait entièrement un sénateur du droit d'exercer quelques-uns de ses droits et privilèges. Je soumets, en outre, à M. le président, que les règles auxquelles j'ai déjà fait allusion, règles que nous avons adoptées, lors de la dernière session—excèdent l'autorité du Sénat—à savoir que cette Chambre ne peut prescrire qu'un sénateur ne pourra voter sur toute question qui lui sera soumise. Lors de la dernière session, je pris la liberté de signaler ce point au Sénat.

Le PRESIDENT: Avant qu'une décision soit donnée sur ce point, je devrai soumettre la motion de l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. DeBoucherville), demandant l'ajournement du débat.

L'honorable M. POWER: J'espère que la Chambre n'adoptera pas cette motion. Chacun de nous comprend parfaitement la question maintenant soumise à la Chambre. Il n'est pas nécessaire de la discuter plus longtemps pour bien la comprendre, ou nous permettre d'en disposer intelligemment. J'espérais—et je présume que mon espoir était partagé par tout le Sénat—que nous serions en état d'ajourner la Chambre la semaine prochaine pour les vacances de Noël. Pourquoi resterions-nous ici pour ne rien faire, et probablement reculer d'une couple de jours l'ajournement que je viens de mentionner, simplement pour attendre une lumière—que nous possédons déjà ? Je ne comprendrais certainement pas une pareille ligne de conduite.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : Je ne suis pas entièrement satisfait de la liste

des membres recommandés comme devant composer les divers comités—

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur voudra-t-il limiter ses remarques à la motion d'ajournement du débat jusqu'à mardi?

L'honorable M. ROSS .Halifax) : J'appuie la motion d'ajourner jusqu'à mardi prochain.

L'honorable M. DEVIS : Je partage entièrement l'avis exprimé par l'honorable sénateur de Montarville ; mais je ne partage pas celui exprimé par l'honorable sénateur d'Halifax (l'honorable M. Power). Ce dernier est d'opinion qu'il n'est pas nécessaire de consacrer un temps plus long à l'examen de la présente question. Mon honorable ami, (monsieur le sénateur de Saskatchewan) a proposé une motion très propre à engager un grand nombre de sénateurs à faire de sérieuses réflexions. Plusieurs d'entre nous n'ont pas eu le temps de consulter les registres de certaines corporations de chemins de fer pour voir quels sont les membres de l'exécutif de ces corporations, et il serait, par conséquent, à propos, suivant moi, de renvoyer à quelques jours la décision à prendre sur la présente question. Je ne sais pas pourquoi l'honorable sénateur d'Halifax (M. Power) tient tant à expédier à la vapeur aujourd'hui le rapport qui est maintenant devant la Chambre, sans nous procurer le temps de l'examiner.

Je ne sache pas que le Sénat soit saisi d'ici à quelque temps d'une question plus importante que celle à laquelle je fais présentement allusion. Quant à l'ajournement pour le temps des fêtes prochaines, il sera toujours assez long, et lorsqu'il s'agit d'étudier une question de l'importance de celle qui nous occupe, le renvoi de l'ajournement à un jour ou deux plus tard, ne doit pas être une objection sérieuse. Nous ne sommes pas ici pour consulter nos propres goûts, mais pour agir conformément aux intérêts publics.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'espère que l'on n'insistera pas sur la motion d'ajournement du débat. Je n'en vois pas la nécessité. Je suis convaincu que l'honorable sénateur qui vient de reprendre son siège, est assez intelligent pour comprendre la motion en amendement, qui est maintenant devant la Chambre. Elle est très simple. Elle a pour effet de priver certains sénateurs de leur droit de siéger dans certains comités. C'est là toute la question que nous avons à décider. Je ferai remarquer à l'auteur de la motion qu'il est très aisé d'arriver à une conclusion. Tout ce qu'il a à faire, c'est lorsque nous serons arrivés au paragraphe relatif au comité des chemins de fer, de proposer que certains sénateurs ayant des intérêts dans certains chemins de fer soient retranchés de la liste et remplacés par d'autres. Une procédure de ce genre atteindra le but visé sans nous déprécier nous-mêmes, en adoptant une motion qui serait une insinuation injurieuse contre tous les sénateurs. L'attitude prise par l'honorable leader de la gauche est inattaquable.

L'amendement est rejeté.—Dans l'affirmative, 14; dans la négative, 27.

Le PRESIDENT: La question est maintenant celle soulevée par l'honorable sénateur de Calgary, savoir que le présent amendement est hors d'ordre, vu qu'il prive un sénateur de son droit absolu de siéger dans tout comité du Sénat.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ai déjà exprimé l'opinion que ce point d'ordre est bien fondé, parce que le Sénat a le droit de nommer les sénateurs devant composer ses divers comités permanents. Or, adopter une motion du genre de celle qui nous est maintenant soumise, serait priver le comité de sélection de la liberté de désigner les sénateurs qu'il croit propres à faire partie de ces divers comités. Si le choix fait par le comité de sélection n'est pas approuvé, tout membre du Sénat peut proposer que le rapport du comité de sélection soit amendé. Si, par exemple, l'honorable auteur de la présente motion faisait objection à ce que je siège dans un certain comité, vu que j'aurais un intérêt pécuniaire dans des affaires destinées à être soumises à ce comité, tout ce qu'il aurait à faire serait de proposer que mon nom fût retranché de ce comité, et que le sénateur Douglais, par exemple, fût nommé pour me remplacer, et le Sénat pourrait alors adopter ou rejeter sa motion.

L'honorable M. SULLIVAN: Que signifie la motion qui est maintenant devant nous? Veut-elle dire que celui qui aurait un inté-

rêt dans les chemins de fer, ou dans une banque, doit être privé du droit de faire partie du comité de qui relève ce chemin ou cette banque, ou priver du droit de voter sur toute question se rapportant à ce chemin de fer ou à cette banque ? Je ne vois pas comment vous pourriez atteindre ce but, à moins que vous ne priviez un sénateur du droit de vote dans toute occasion où il a un intérêt personnel. Assurément, ce sénateur devrait conserver le droit de voter dans toute autre occasion. Si vous éliminez du comité des chemins de fer ou du comité des banques les sénateurs intéressés dans ces chemins de fer ou dans ces banques, je ne vois pas comment vous pourrez réussir à constituer ces comités. Si l'objet de la présente motion est d'interdire à tout sénateur l'exercice de son droit de vote sur un bill dans lequel il a un intérêt direct, c'est très bien ; mais je n'irai pas plus loin.

L'honorable M. ELLIS : L'opinion exprimée par l'honorable leader de la gauche est conforme à ce que je pense moi-même si cette opinion comporte un sens général. Il me semble que si le Sénat prescrivait que certains sénateurs ne pouvent devenir membres du comité des chemins de fer, il faudrait que cette prescription pût s'appliquer à tous les comités. Un sénateur pourrait se trouver dans une situation telle que le principe général s'appliquerait à lui, et, dans ce cas, il ne pourrait siéger dans aucun comité. Il pourrait être intéressé dans les impressions du Gouvernement, et il ne pourrait, par suite, siéger dans le comité des impressions, ni dans le comité des banques, ni dans le comité des chemins de fer. Le Sénat ne devrait pas adhérer à cette opinion. Il est vrai, comme l'a dit l'honorable sénateur d'Halifax, qu'un membre du comité est empêché de prendre part à certaines délibérations sur certains bills dans lesquels il est intéressé; mais cette interdiction est appliquée seulement à certains cas particuliers, et son objet est de régler la conduite d'un sénateur dans certaines circonstances ; mais il est maintenant propsé d'appliquer généralement cette interdiction, et je considère cette proposition injuste.

L'honorable M. POIRIER : Je soulève une question d'ordre. Je crois que cet amendement est tout à fait hors d'ordre. Il est réellement de la nature d'un ordre permanent. Cet amendement, s'il est adopté, modifie nos ordres permanents, et en crée un nouveau. Or, dans ce cas, notre règlement prescrit positivement qu'une motion à cette fin requière deux jours d'avis. Je crois que le présent amendement devrait être déclaré hors d'ordre, parce que ce n'est pas à proprement parler un amendement à la motion principale, et aussi parce qu'il requière deux jours d'avis.

L'honorable M. POWER : Son Honneur le président, doit décider la question de savoir si le présent amendement est dans l'ordre ou non. L'honorable leader de la gauche a soulevé un point d'ordre et l'honorable sénateur de l'Acadie en a soulevé un autre. Je partage, je dois le dire, entièrement l'avis de l'honorable sénateur de l'Acadie. Notre règlement prévoit cette question de membres ayant des intérêts privés dans des affaires soumises au Sénat, ou à quelqu'un de ses comités. Nous avons adopté deux règles sur ce sujet, l'honorable sénateur de Saskatchewan propose qu'elles soient modifiées. Or, la chose ne peut être faite sans donner deux jours d'avis, et sans convoquer spécialement à cette fin les sénateurs.

L'honorable M. LOUGHEED : Qu'il me soit permis de commenter le point soulevé par l'honorable sénateur de Saint-Jean. Je n'ai pas voulu dire que l'amendement auquel je m'oppose va jusqu'à priver un sénateur du droit de voter sur toutes les autres affaires dans lesquelles il n'aurait aucun intérêt privé.

L'honorable M. SULLIVAN : Voilà le point à décider.

L'honorable M. LOUGHEED: C'est-à-dire que si un membre a des intérêts dans le " Grand-Tronc ", il devient par ce fait même absolument inhabile à agir comme l'un des membres du comité des chemins de fer, ou à prendre quelque part aux délibérations de ce comité sur toute législation concernant les chemins de fer.

Le PRESIDENT : J'hésiterais à rendre un jugement sur le point d'ordre soulevé par l'honorable sénateur de Calgary, relativement au droit du Sénat de déclarer quels sénateurs devront faire partie d'un comité. Jusqu'à présent le Sénat a déclaré quels sont les sénateurs qui devront consti-

tuer ses comités, et le droit d'un certain nombre de ces sénateurs de voter dans ces comités est limité jusqu'à un certain point. Naturellement, le Sénat a le droit d'éliminer du rapport du comité de sélection tout membre du Sénat dont le nom apparaît dans ce rapport, et il peut le faire sans en donner la raison. N'ayant pas eu un temps suffisamment long pour examiner la question constitutionnelle soulevée par l'honorable leader de la gauche, je m'abstiendrai de me prononcer sur cette question, bien que je sois porté à croire à première vue que le point d'ordre soulevé par cet honorable sénateur est mal fondé; mais vu que la question d'ordre était soulevée, j'étais curieux de savoir si l'amendement proposé n'empiétait pas sur la règle que le Sénat a établie pour constituer ses comités, et j'ai cru que la règle 84 qui limite dans certains cas, le droit de siéger et de voter dans les comités, était enfreinte et modifiée par l'amendement. C'est pourquoi je conclus que le point d'ordre soulevé par l'honorable sénateur de Shédiac (l'honorable M. Poirier) est bien fondé, et que l'amendement est hors d'ordre.

L'honorable M. DAVIS: Comme les différents points d'ordre soulevés sur l'amendement proposé par mon honorable ami ont été discutés à fond, je présume qu'il est maintenant dans l'ordre de discuter la composition des divers comités. Je ne sache pas qu'il y ait quelque objection à soulever contre plusieurs des sénateurs désignés comme devant composer le comité des chemins de fer, télégraphes et ports; mais la liste contient certains sénateurs dont les noms auraient pu être placés dans d'autres comités. Quelques honorables sénateurs ont soulevé la question de savoir si cette objection s'appliquait également au comité des banques; mais il n'y a aucune analogie entre les deux cas. D'abord, les compagnies de chemins de fer sont des corporations possédant des chartes accordées par le gouvernement du Canada, et ces chartes confèrent de grands privilèges. La vie des voyageurs est entre leurs mains, et la prospérité du pays dépend aussi dans une grande mesure de ces corporations. Mais si nous avions une commission telle que la commission des chemins de fer pour contrôler les banques, les magasins à départements et autres entreprises de ce genre, ce serait bien différent. Une corporation de chemin de fer occupe une position tout à fait différente de celle d'une banque ou de toute autre compagnie par actions. On a dit que les corporations n'avaient pas d'âmes mais qu'elles aimaient à faire de l'argent et à s'assurer d'une législation favorable. Or, un sénateur occupant une position de directeur dans une compagnie de chemin de fer, en Canada, ne devrait pas être un membre du comité auquel est soumise la législation concernant toute compagnie de ce genre. On a dit que dans un cas de ce genre, nous pouvons interdire à un membre de ce comité l'exercice du droit de prendre la parole ou de voter sur une proposition de loi dans laquelle il a un intérêt personnel. C'est vrai, mais aucun de nous n'aime à s'opposer à ce que son collègue dans le comité vote dans un cas de ce genre. Nous ne devrions pas être mis dans l'obligation de faire cette opposition. La règle de la Chambre devrait prévoir ce cas, c'est-à-dire, devrait prescrire que quiconque occupe la position de directeur ou d'avocat ou de tout autre officier salarié d'une compagnie de chemin de fer, sera inhabile à voter dans son propre intérêt, ou dans l'intérêt de la compagnie qui l'emploie. La motion de l'honorable sénateur de Saskatchewan m'a paru très opportune. Elle a été cependant, déclarée hors d'ordre, mais je présume qu'elle pourra être de nouveau soumise à la Chambre. Il serait plus sage de renvoyer le présent rapport au comité de sélection, afin qu'il soit reconsidéré. Je suis convaincu que le comité des banques lui-même, contient certains sénateurs qui n'aimeraient pas à siéger dans ce comité, après avoir entendu la discussion qui vient d'avoir lieu. Si le rapport était renvoyé à mardi, les sénateurs auxquels je fais présentement allusion, déclineraient sans doute, de faire partie du comité que je viens de mentionner. C'est aller trop vite que de vouloir faire adopter immédiatement le présent rapport. Comme je l'ai dit déjà, le comité des ordres permanents est la porte d'entrée par laquelle passe toute législation destinée au Sénat. C'est ce comité qui est chargé de protéger les droits du public, de voir à ce qu'un avis régulier et suffisant de tous les bills qui lui sont destinés, soit dûment donné. Le comité des ordres per-

manents est tenu de s'enquérir si l'avis requis par nos ordres permanents a été donné, et de voir à ce que le public et toutes les parties intéressés soient protégés Cependant, cet important comité ne se compose que de neuf membres. Assurément, vu le grand nombre de sénateurs qui désirent rendre des services dans les comités, aucun mal ne serait fait si le nombre des membres du comité des ordres permanents était élevé à douze ou quinze. Plusieurs membres de ce comité, je le sais, ne peuvent pas toujours être présents ici, et le résultat, c'est que vous vous trouvez souvent en présence de quatre membres présents seulement pour étudier des projets de loi d'une extrême importance pour le pays. Il n'y a pas encore longtemps, je constatais qu'un projet de loi avait reçu l'adhésion de ce comité sans avoir été examiné convenablement, et je fis voir, dans le temps, que non seulement ce projet de loi avait été accepté par le comité sans avoir été convenablement étudié, mais que la Chambre elle-même, l'avait adopté dix jours avant l'expiration du délai requis par notre règlement sur l'avis à donner. C'est certainement un comité dont le nombre des membres devrait être augmenté. Je ne vois pas pourquoi l'on tiendrait tant à ce que le nombre des membres de ce comité fût aussi petit qu'il l'est. Il me semble que tout membre de cette Chambre désirant rendre plus efficace le comité auquel il appartient, devrait recevoir l'appui qu'il mérite. Je constate que chaque fois que je propose une motion à cette fin, elle est toujours accueillie par des subtilités, des objections à la forme et des questions d'ordre pour me faire échec. Certains honorables sénateurs sont très forts dans ce genre d'opposition. Pour ce qui regarde le comité des banques, je ne puis en parler beaucoup. D'autres honorables sénateurs connaissent mieux la besogne dont ce comité est chargé que je ne la connais moi-même. Mais quant au comité des chemins de fer, je crois qu'il contient certains sénateurs qui devraient en être retranchés. D'un autre côté, comme je l'ai dit il y a un instant, il serait à propos d'augmenter le nombre des membres du comité des ordres permanents.

L'honorable M. ROSS (Halifax): Personnellement, je ne suis pas satisfait du rapport qui est maintenant devant nous. Ce rapport me place dans le comité des ordres permanents. J'ai consacré les vingt-cinq meilleures années de ma vie aux affaires, et j'ai la prétention de connaître les affaires probablement aussi bien que la plupart des honorables membres de cette Chambre. Il est vrai que je ne me suis pas enrichi autant que l'ont fait plusieurs de mes honorables collègues du Sénat. C'est peut-être dû au fait que j'ai été trop généreux envers mes commettants. J'ai été propriétaire d'un parc. J'ai construit un pont et tenu sur la mer plusieurs goélettes dont j'étais le propritéaire, et je crois posséder une expérience qui me rend habile à siéger dans un comité autre que cet obscur comité des ordres permanents. La présente question, c'est-à-dire, la composition des comités, provoque toujours plusieurs mécontentements dans cette Chambre. Ce fait nous rappelle que l'homme est un être égoïste, et que si vous marchez sur son pied, vous le faites généralement crier. Jacob, avec l'assistance de sa mère, trompa son frère Esaü et fit perdre à ce dernier son droit d'aînesse. Loth, parce qu'il y avait des pâturages plus riches dans une région plus rapprochée de Sodôme, s'y transporta avec ses troupeaux, et vous connaissez le désastre qui arriva. Les honorables sénateurs appelés à siéger dans le comité des chemins de fer, doivent être des hommes désintéressés, ou n'ayant aucun intérêt privé dans les affaires soumises à ce comité. S'il n'en est pas ainsi, ces sénateurs penchent toujours du côté de leurs propres intérêts ou des intérêts des compagnies qu'ils représentent. Nous devrions nous efforcer de constituer nos comités de manière qu'ils puissent agir sans être influencés par l'égoïsme, et c'est le seul moyen d'obtenir une législation saine.

L'honorable M. WILSON: Comme il semble que le rapport du comité de sélection mécontente beaucoup plusieurs sénateurs, et vu qu'un amendement, reconnu comme étant dans l'ordre, a été proposé, la question est de savoir s'il n'est pas à propos d'ajourner le débat jusqu'à, disons lundi, afin que les honorables sénateurs aient l'occasion de bien examiner le rapport en question. Si nous adoptons maintenant la motion, qui est maintenant devant la Chambre,

nous mettons de côté toutes les objections soulevées relativement aux avis, et ces avis pourront être fixés à lundi ou mardi le plus tard, et alors tous les sénateurs auront l'occasion de voir si le rapport doit être adopté ou non sous sa présente forme. Je ne soulève aucune objection contre l'adoption du rapport du comité de sélection. J'élève seulement la voix dans l'intérêt des mécontents. Le rapport du comité est peut-être excellent, mais aucun inconvénient ne résulterait du fait d'ajouter quelques membres au comité des chemins de fer ou à tout autre comité, et il vaudrait mieux, par conséquent, différer l'adoption du rapport jusqu'à ce que nous ayons le temps d'examiner les objections qui y sont faites.

La motion est adoptée.

IMPRESSION DES NOMS DES MEMBRES DES COMITES.

L'honorable M. GIBSON: Lorsque le rapport du comité de sélection a été présenté avant-hier, l'honorable sénateur de Middlesex (l'honorable M. Ross) a fait observer que nous devrions faire imprimer les noms des membres des divers comités dans notre procès-verbal, avec les noms des comités auxquels ils appartiennent respectivement. Je suggère donc que les noms des membres du Sénat soient insérés alphabétiquement dans le procès-verbal, avec les noms des comités dont ils font partie respectivement, afin que, en jetant les yeux sur le nom d'un sénateur, nous puissions voir immédiatement les noms des comités dont il fait partie.

L'honorable M. POWER : Il est peut-être irrégulier d'insérer ainsi les noms des sénateurs dans le procès-verbal, mais je crois que la présente suggestion est bonne, et que la liste des membres du Sénat et des divers comités devrait être ainsi annexée à notre procès-verbal.

Le PRESIDENT: Le présent ordre de la Chambre sera inséré ainsi dans le procès-verbal.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain à trois heures p.m.

SENAT.

Séance du mardi, 10 décembre 1907.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures p.m.

Prière et affaires journalières de routine.

AUGMENTATION DES POUVOIRS DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

MOTION REMISE.

L'hon. M. DAVIS : Je propose qu'il soit résolu

Que de l'avis du Sénat, les pouvoirs de la Commission des chemins de fer du Canada devraient être augmentés de manière que les systèmes de télégraphes du Canada soient placés sous son contrôle, et une enquête détaillée faite par la commission à l'égard de l'exploitation des dits systèmee, afin d'assurer au public un service efficace et une uniformité de taux.

L'hon. M. DOMVILLE : Remise.

L'hon. M. POWER : Pour ce qui regarde cette motion je ferai une simple observation. La motion porte que, de l'avis du Sénat, les pouvoirs de la Commission des chemins de fer du Canada devraient être augmentés, et les systèmes de télégraphe du Canada soient placés sous son contrôle. Le gouvernement a annoncé cette politique dans le discours du trône, et je ne crois pas qu'il serait tout à fait régulier pour nous d'adopter la résolution qui nous est maintenant soumise.

La motion avec la permission de la Chambre, est suspendue.

BASSIN DE CARENAGE A SAINT-JOSEPH DE LEVIS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

1. Le Gouvernement sait-il que le bassin de radoub, à Saint-Joseph de Lévis, est de dimensions trop étroites pour en permettre l'entrée, en cas de besoin, aux navires comme l'"Empress," de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou les navires à turbines de la compagnie Allan?
2. Est-ce l'intention du Gouvernement d'obvier aux inconvénients, pour les nécessités de la navigation, qui peuvent résulter de l'existence d'un bassin de radoub trop étroit et inutile, en agrandissant le bassin actuel ou en en construisant un nouveau de dimensions telles que les plus gros navires puissent y entrer?

3. Si l'on construit un nouveau bassin de radoub, sera-t-il construit à Québec ou à Lévis, dans un endroit accessible aux plus gros navires, même à ceux auxquels leur tirant d'eau ne permet pas de remonter le fleuve en amont de Québec?

4. Quand le Gouvernement se propose-t-il de commencer ces travaux?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses à ces questions sont comme suit :

1. La première question, oui.

2. Le ministère des Travaux publics s'occupe très sérieusement de cette question.

PONT DE QUEBEC—LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ET DU.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

1. Quels sont les noms des directeurs actuels de la compagnie dite *The Quebec Bridge and Railway Company*?

2. Quels sont parmi ces directeurs ceux qui ont été nommés par le Gouvernement?

3. Combien chaque directeur possède-t-il d actions dans la compagnie?

4. Quel est pour chaque directeur le nombre de parts qui lui ont été adjugées comme parts acquittées, soit comme prix de son assiduité aux réunions du bureau soit pour tout autre service rendu à la compagnie?

6. Quand ont été faits les divers appels de fonds?

7. Et pour quelle proportion du capital, chaque fois?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses aux questions de l'honorable sénateur sont les suivantes :

1. Le président, l'honorable S. N. Parent ; le vice-précident, R. Audette ; les directeurs, Herbert M. Prince ; Gaspard Lemoine, Vesey Boswell, l'honorable Némèse Garneau, J.-B. Laliberté, l'honorable John Sharples, Hugh A. Allan.

2. J.-B. Laliberté, P. B. Dumoulin.

3. L'honorable S. N. Parent, 70 actions ; Rod. Audette, 57 actions ; H. N. Prince, 52 actions ; Gasp. Lemoine, 50 actions ; Vesey Boswell, 50 actions; l'honorable N. Garneau, 50¾ actions ; J.-B. Laliberté, 27 actions ; P. B. Dumoulin, pas d'actions ; l'honorable J. Sharples, 276 actions ; Hugh A. Allan. 20 actions.

4. Aucune ne l'a été.

5. Tout le montant de leurs actions.

6 et 7. Le premier appel de fonds sur le capital souscrit a été fait en 1888—soit 4 pour cent du capital—le 17 avril 1897 ; un appel de 4 pour cent pour compléter le précédent appel sur le nouveau capital souscrit ; un appel de 6 pour cent du capital, le 15 septembre 1897 ; un appel de 10 pour cent, le 15 octobre 1897 ; un appel de 5 pour cent, le 15 novembre 1897—soit un total de 29 pour cent.

FONDS DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

INTERPELLATION.

L'honorable M. McSWEENEY :

Quel est le nombre de ceux qui ont fait une demande de pension en vertu des dispositions du Fonds de prévoyance du chemin de fer Intercolonial jusqu'au 30 novembre 1907, inclusivement, le nombre de celles accordées, le nom de chaque personne, et le montant qui lui a été octroyé?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses sont les suivantes :

(a) Le nombre des demandes est de 254.

(b) Le nombre accordé est de 107.

(c) La liste ci-jointe indique les noms des requérants accompagnés du montant qui leur a été alloué dans chaque cas.

FONDS DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER DE L'INTERCOLONIAL ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Etat indiquant les noms des employés dont les demandes de retraite ont été recommandées par le Bureau du Trésor et approuvées par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et l'allocation mensuelle de retraite autorisée dans chaque cas.

Noms.	Montant.
Enoch Price	$20.00
William Sleeth	20.00
John Fogarty	36.20
James F. Sayre	53.16
David White	68.42
Samuel Thibaudeau	20.00
Alexander Fraser	20.00
Damas Perry	20.00
Samuel Hamilton	20.00
Archibald Mackelvie	21.72
Thomas W. Prince	54.05
John E. Gooldrup	23.55
Edwin L. Perkins	36.01
Mme Eliza Fripp	20.00
Thomas Hogan	20.00
James Christal	21.84
William Glover	20.00
Patrick Ashe	30.11
Marcellin LeBlanc	20.00
James A Johnston (décédé)	45.46
John McDonald	20.00
George Foster	20.00
Archibald McNaughton	20.00
Angus Fitzpatrick (décédé)	20.00
William H. Bell	28.98
James R. McKee	40.45
John Mason	29.51
David W. Culton	20.00
George Collard	35.37
George T. Mellish	22.57
Augustin Carrier	20.00
John McAnulty	20.00
James Ennis (décédé)	30.25
Joseph H. Moore	64.32

Noms.	Montant.
George Gagnon	21.70
Colin McNevin	20.00
Alexander Willis	23.66
James Murray	20.00
William Kelly	59.99
Howard Brown	30.91
Robert Maxwell	23.82
Patrick Sullivan	20.00
Thomas King	21.04
James Handrahan	20.00
Laughlin O'Hanley	20.00
Dennis LeBlanc (décédé)	20.00
Mme Eliza Flanigan	20.00
Phillip P. LeBlanc	20.00
James R. Raymard	20.00
James Millican	55.54
Charles B. Dunham	20.00
John Kenney	20.00
James Mowbray	20.00
William Grant	20.00
Douglass Nichol	20.00
Peleg S. Jones	20.00
Edward S. Addison	20.00
Andrew Rainnie	61.55
John Donahoe	20.00
Hugh Tait	49.22
Ivan J. Slack	20.00
Richard Dibben	20.00
Thomas McLean	20.00
John Good	20.00
Edmund A. Mooney	20.00
Alexander Anderson (décédé)	29.88
Abraham Smith	20.11
William Pickering	20.00
Dennis Driscoll	20.00
John R. Sherwood	20.00
John H. Foley	20.00
Thomas Fitzpatrick	20.00
James W. Cole	32.48
Charles C. Davison	51.26
Henry Tuppen	20.00
Daniel B. MacPherson	20.00
Damien Pellerin	20.00
Alexander McDonald	20.00
Alexander Ouellet	33.57
Alfred Shickle	34.71
John Barnes	20.00
Fred Fradsham	20.00
Jacob Mosher	20.00
Alexander Madore	20.00
Norman Proctor	20.00
John Collins (décédé)	20.00
John McDowell	46.09
Robert Anderson	24.09
Alexander Morin	20.00
Michael Tobin	45.73
Etienne Turcotte	20.00
Joseph A. Moore	20.00
Frank Archibald	25.00
Michael McDonald	20.00
Michael Ahern	20.00
Thomas McLean	21.73
Daniel McDonald	20.00
John H. Magee	26.34
James Smith	20.00
Patrick Driscoll	20.00
Edmund P. Shaw	27.42
Isaac Fournier	20.00
Dennis G. White	20.00
Isaac G. Stevens	20.00
Emile St. Onge	29.01
William Papineau	24.16
John Aikens	21.27

Hon. M. SCOTT.

"GRAND-TRONC-PACIFIQUE"—EMPLACEMENT POUR LA GARE ET L'HOTEL DU—DANS LA CITE D'OTTAWA.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BERNIER :

1. Le Gouvernement a-t-il consenti à transférer à d'autres personnes partie du parc situé sur l'avenue Mackenzie, en la cité d'Ottawa?

2. Dans l'affirmative, à qui cette partie du dit parc a-t-elle été transférée?

3. Quel est le prix de la transaction?

4. Pour quelle fin ce parc doit-il être occupé?

5. A quelles conditions la transaction a-t-elle été faite?

L'honorable M. SCOTT :

1. Oui.

2. Il a été convenu de transférer cette partie du parc à la compagnie du Grand-Tronc ; mais le transfert n'est pas encore fait, vu qu'une législation spéciale est requise pour cet objet.

3. $100,000.

4. Pour la construction d'un hôtel.

5. Les conditions arrêtées par une résolution du conseil exécutif, en date du 26 septembre 1907, sont celles-ci :

1° Le ministère des Travaux publics délimitera au moyen de jalons le terrain cédé pour les fins de la construction de l'hôtel.

2° La compagnie, ou les entrepreneurs de l'hôtel construiront une clôture sur la ligne de cette démarcation, à la satisfaction du ministère des Travaux publics.

3. Des matériaux de quelque nature que ce soit ne seront pas entassés sur le terrain du parc en dehors de la clôture de démarcation.

4. Le taillage de la pierre et la préparation de tous les matériaux seront exécutés entièrement en dehors du "Major's Hill Park".

5. Aucun charroyage, ou promenade en voiture ne seront tolérés dans les allées, ou sur les pièces de gazon en dehors de la clôture déjà mentionnée.

6. Aucun des arbres du parc ne sera utilisé comme point d'attache ou autrement pour les fins de la construction de l'hôtel.

7. Si des arbres se trouvent sur l'emplacement de la bâtisse, ils ne devront pas être abattus ; mais ils devront être arrachés avec soin et transplantés dans une autre partie du parc.

8° Toute partie du parc située en dehors

de la clôture déjà mentionnée ne devra être endommagée en quoi que ce soit.

9° Tout dommage causé aux pièces de gazon, aux arbres ou aux allées par les entrepreneurs durant la construction de l'édifice, sera payé par la compagnie ou les entrepreneurs, ou toute partie du parc ainsi endommagée sera réparée et remise par eux dans l'état où elle se trouvait avant que les travaux de construction fussent commencés.

10° L'hôtel sera construit dans les deux ans, qui suivront immédiatement la date à laquelle la partie du parc servant d'emplacement au dit hôtel, a été cédée, et cet hôtel sera construit conformément aux plans approuvés par le gouvernement, et si la construction du dit hôtel n'est pas exécutée durant la période ci-dessus indiquée, alors le terrain cédé pour l'emplacement de cet hôtel à la compagnie du chemin de fer " Grand-Tronc "., redeviendra la propriété de la couronne.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur voudra-t-il ajouter aux renseignements qu'il vient de donner un état indiquant la quantité de terrain transférée ainsi pour la somme de $100,000, et qui fait maintenant partie du parc ?

L'honorable M. SCOTT : Cette quantité de terrain comprend, je crois, le coin sud-ouest du parc. Elle ne s'étend pas en dedans de cinquante pieds du monument élevé à la mémoire des soldats morts pour la répression de la rébellion du Nord-Ouest. Puis, l'hôtel aura une aile qui s'étendra en arrière sur un espace d'une couple de cents pieds, le long de la levée, ou du mur de revêtement.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Selon moi, l'on commet une grande erreur en transférant à une compagnie, une partie de ce parc dont la beauté sera ainsi détruite au préjudice de la cité. Je me souviens très bien que lorsque l'ancien gouvernement proposa d'exempter la cité des frais qu'entraînait l'entretien de ce parc, certains membres des Communes, s'y opposèrent. On considérait cette dépense assumée par le gouvernement comme une extravagance injustifiable. On prétendait que la propriété de ce parc devait être conservée par la cité, et que celle-ci devait continuer à l'entretenir. Cependant, puisque le gouvernement s'est chargé des frais de ce parc ; puisqu'il en a fait un lieu d'attraction, et un magnifique parc, c'est, suivant moi, une grande erreur d'en céder une partie pour servir d'emplacement d'hôtel.

IMPRESSION DU JOURNAL DU SENAT. INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY : Je crois devoir attirer l'attention de la Chambre sur le fait que nous n'avons pas encore reçu le journal du Sénat de la dernière session, et que le volume des débats de la dernière session—du moins la version française—ne nous est pas délivré.

L'honorable M. SCOTT : Je crois que le journal sera bientôt prêt à être distribué. Il est imprimé et en voie d'être relié. Il en est ainsi, si je suis bien informé, des débats du Sénat.

L'honorable M. LANDRY : Je parle aussi du journal de la Chambre.

L'honorable M. SCOTT : Le journal est imprimé, et l'on y met actuellement la dernière main. Le Bureau d'imprimerie a été surchargé de travaux, et il a été tout à fait impossible d'expédier plus tôt ce qu'il y avait à faire.

L'honorable M. LANDRY : Quand le gouvernement croit-il pouvoir se libérer de cette surabondance d'impressions ?

L'honorable M. SCOTT : Je crois que cette surabondance de travaux ne fera que s'accroître.

L'honorable M. LANDRY : Le gouvernement doit être mis en état de faire exécuter à temps l'impression des documents publics.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à 3 heures p.m.

SENAT.

Séance du mercredi, 11 décembre 1907.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

PREMIER RAPPORT DU COMITE DE L'ECONOMIE INTERNE ET DE LA COMPTABILITE.

L'honorable M. WATSON présente le premier rapport du comité de l'Economie Interne et de la Comptabilité et propose la suspension de la règle 24 H.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'aimerais à connaître le rapport. J'avoue que je n'ai pu comprendre ce dont il s'agissait. Autant que je puis comprendre, plusieurs recommandations ont été faites pour des augmentations de salaires et des nominations. Il importe que nous sachions réellement ce que nous avons à faire. Si j'ai bien compris la phraséologie d'un article du rapport, il s'agit de la nomination d'un employé pour prendre la place du regretté M. Boucher. Est-ce que je me trompe ?

L'honorable M. LANDRY : Il s'agit de cela.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Et ce monsieur est M. Evanturel ?

L'honorable M. LANDRY : Non, M. Stevens.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Et M. Evanturel doit prendre la place de M. Stevens, avec le salaire maximum que comporte cette position ? Est-ce cela ?

L'honorable M. LANDRY : Oui.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je n'ai pas eu l'occasion de voir le rapport pour savoir ce qu'il contient. Il me semble, et tous les autres sénateurs doivent penser comme moi, qu'en nommant un autre commis comme assistant-greffier, la Chambre fait une chose inutile. Si la Chambre des communes peut faire sa besogne avec un greffier et un assistant-greffier, je ne vois pas de nécessité de mettre à la table du Sénat trois greffiers, pendant que quatre-vingt ou quatre-vingt-neuf sénateurs siègent, peut-être durant les deux tiers du temps que siègent les Communes, et il n'y a certainement pas une vingtième partie de la besogne à faire à la table. J'ignore pourquoi nous voulons ajouter un employé à ce personnel. Quand je songe aux opinions que l'honorable secrétaire d'Etat a exprimées relativement aux réductions qui doivent être faites dans les dépenses, je suis un peu surpris qu'il approuve cette dépense supplémentaire. Et puis je ne comprends pas qu'un homme du dehors doive être appelé à remplir la place qu'occupe M. Stevens avec le maximum du salaire, en vertu de la résolution adoptée par le comité. L'acte fixe un salaire minimum et un salaire maximum et une augmentation graduelle, après un certain nombre d'années de service, pour l'employé. Il ne s'agit donc pas seulement de l'intérêt et des besoins du Sénat. Pour ces raisons je crois que nous ne pouvons adopter ce rapport dans son intégrité avant d'avoir eu l'occasion de s'assurer de ce que le rapport recommande et de ce que le Sénat a besoin. Je m'oppose donc à la suspension de toute règle en vertu de laquelle ce rapport peut être adopté avec tout ce qu'il contient.

L'honorable M. WATSON : Je ferai remarquer que le nombre des employés n'est pas augmenté. L'honorable sénateur sait que l'un des employés les plus capables du personnel du Sénat est mort durant la vacance et qu'un remplaçant a dû être nommé pour faire sa besogne. Une économie est réalisée par cette nomination. La besogne à faire reste assurément la même, et le comité est d'avis de suivre la filière des promotions. M. Stevens a été promu pour remplir la position qu'occupait M. Boucher. Un autre monsieur, qui, à mon avis, est amplement qualifié pour remplir la position occupée par M. Stevens, a été recommandé. Je ne crois pas qu'il y ait plus de besogne à faire. Rien cependant ne peut nous faire supposer que la besogne sera moindre, et je ne crois pas qu'aucun sénateur pense que le personnel du Sénat est plus nombreux qu'il ne devrait être, pour la besogne à faire. Si je comprends bien, M. Evanturel sait l'anglais et le français et est bien qualifié pour remplir la position, non seulement parce qu'il sait le français mais parce qu'il est un bon traducteur. Comme la Chambre doit avoir aujourd'hui un ajournement de quelques jours, et comme la besogne doit être faite, j'ai cru qu'il était à propos de demander la suspension de la règle 24 H pour permettre l'adoption du rapport. J'espère que l'explication satisfera l'honorable sénateur et qu'il retirera son objection. Je ne crois pas qu'il y ait d'autre explication à donner. Il n'y a aucun doute sur la qua-

lification de M. Evanturel. Aucun doute n'a été exprimé au comité sur sa qualification. Il n'y a pas été question d'augmenter le personnel. Le nombre des commis n'est pas augmenté. Nous avons simplement adopté le principe de la promotion et nous avons économisé $200.

L'honorable M. BERNIER : En réalité vous augmentez le personnel. Nous devons nous rappeler les circonstances qui ont fait nommer M. Stevens. Les sénateurs se plaignent que M. Boucher ne parlait pas l'anglais très distinctement et ne pouvait pas se faire entendre par tous les sénateurs anglais, et ils demandèrent la nomination d'un employé qui pouvait parler distinctement la langue anglaise. Nous crûmes que cela était juste, et nous nommâmes M. Stevens pour cette fin et pour nulle autre fin. Il était censé n'avoir rien à faire que de lire à voix haute les titres des bills. Ce n'est pas un surcroit de besogne qui fit nommer M. Stevens. Si quelques sénateurs ne s'étaient pas plaint, M. Stevens n'aurait pas été nommé. La besogne pressante n'exigeait pas sa nomination. Il devait se borner à lire à haute voix les titres des bills dans la Chambre. C'est la seule raison qui le fit nommer. En nommant un troisième employé, nous augmentons, en réalité, le personnel, parce que M. Stevens, en restant à la table, pourra, comme il le faisait déjà, lire les titres des bills et les requêtes. Nous n'avons pas besoin d'un autre employé à la table.

L'honorable M. POWER : Je désire appeler l'attention de Son Honneur le Président de la Chambre sur le fait que la discussion du rapport sera irrégulière tant que la question de la suspension des règles n'aura pas été résolue. J'espère que l'honorable sénateur de Hastings (l'honorable sir Mackenzie Bowell) ne persistera pas à s'opposer à la suspension de la règle. S'il persiste, nous ne pouvons discuter le rapport.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'explication du président du comité et ce qu'on dit d'autres honorables sénateurs ne font que rendre plus fortes les raisons qui doivent nous faire attendre pour connaître le contenu du rapport et nous faire savoir quelles seront les fonctions que le nouvel employé aura à remplir. Nous sommes priés de faire une nomination. J'approuve jusqu'à un certain point l'honorable ami qui siège en arrière de moi (l'honorable M. Bernier) pour ce qu'il a dit au sujet de la nomination de M. Stevens comme assistant à la table. Nous savons tous que M. Boucher était un des employés les plus capables du Sénat depuis la confédération, et qu'il a, d'après ce qu'on m'a dit, surveillé fidèlement et efficacement les traducteurs. Comme il était vieux et que sa voix s'était affaiblie, le comité décida, et la Chambre l'approuva, qu'un employé de premier ordre comme M. Boucher ne devait pas être mis à sa retraite, mais qu'il devait continuer à exercer ses fonctions pour surveiller le travail des traducteurs français. J'approuve absolument la nomination de Stevens, mais je dis qu'avec M. Chapleau comme greffier et M. Stevens comme assistant, un autre employé n'est pas nécessaire à la table pour faire la besogne du Sénat. Si de l'aide est nécessaire à la traduction, que M. Evanturel soit nommé comme traducteur. Je persiste à objecter. Quand la question reviendra sur le tapis, je serai prêt à la discuter.

Le PRESIDENT : Le rapport ne peut être discuté sans la suspension de la règle 24 (H) et doit être renvoyé à la prochaine séance.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Aucun tort ne peut être fait par l'ajournement de la discussion du rapport à la prochaine séance, si ce n'est que le monsieur qui doit être nommé sera privé d'un mois de salaire.

L'honorable M. WATSON : Et dans l'intervalle le travail ne sera pas fait.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Dans l'intervalle il n'y aura pas de travail à faire.

L'honorable M. POIRIER : La besogne à faire m'intéresse en même temps qu'elle m'étonne. Je félicite le comité d'avoir recommandé la promotion de M. Stevens. J'approuve toutes les promotions.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

Le PRESIDENT : J'appellerai l'attention de l'honorable sénateur sur le fait que la discussion s'écarte de la règle, attendu que le rapport doit être renvoyé à la prochaine séance du Sénat.

L'honorable M. POIRIER : Est-ce qu'il n'est pas permis de parler sur cette question ? Je crois que nous pouvons la discuter.

Le PRESIDENT : Pourvu que l'honorable sénateur borne ses remarques à la question de savoir si la prise en considération du rapport doit être remise au 23 janvier.

L'honorable M. POIRIER : Les règles de la Chambre donnent plus de latitude pour une motion de ce genre, et avec tout le respect que je dois au Président, je dirai que j'aurais parfaitement le droit de faire des remarques sur toute la question. Cependant comme je m'écartais un peu de la règle, je me tairai.

La motion est adoptée.

LA CARABINE ROSS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY prend la parole pour appeler l'attention de la Chambre sur les faits suivants :

1. Le 5e jour d'avril 1907, dans une question faite au Gouvernement par l'honorable M. Landry, celui-ci demandait combien de carabines le Gouvernement avait accepté de la *Ross Rifle Company*, après inspection régulière des carabines manufacturées par la dite compagnie jusqu'au 1er mars alors dernier.

Le Gouvernement répondit que depuis le commencement de la mise à exécution du contrat intervenu entre lui et la compagnie, il avait, jusqu'au 1er mars 1907, accepté 10,500 carabines du modèle I et 16,512 du modèle n° II, après inspection régulière.

2. Subséquemment, à savoir: le 4e jour de décembre courant, l'honorable M. Landry ayant demandé au Gouvernement combien de carabines celui-ci avait acceptées de la *Ross Rifle Company*, après inspection, depuis le 1er mars dernier jusqu'au 1er décembre courant, c'est-à-dire pendant une période que n'embrassait pas la question faite durant la dernière session, il reçut comme réponse les renseignements suivants:—

"Aucune carabine de modèle n° I et 7,500 du modèle n° II".

Mais le département de la Milice ajouta: "Cinq cents de ces carabines (du modèle n° II) sont comprises dans le nombre de carabines mentionné au sénateur Landry dans la réponse donnée à son interpellation du 5 avril dernier."

Et qu'il demandera:—

A quel procédé a-t-on recours au département de la Milice pour trouver que des carabines, acceptées par le Gouvernement *depuis* le 1er mars dernier doivent être tout de même comptées parmi les carabines qui ont été acceptées *avant* la date en question?

Où est l'erreur?

Le PRESIDENT.

Est-elle dans la réponse donnée le printemps dernier, ou doit-on la trouver dans les renseignements fournis cet automne?

Quels sont, en définitive, les vrais chiffres?

L'honorable M. SCOTT : La réponse donnée le 5 avril dernier était exacte. Les 500 carabines dont il s'agit ont été par inadvertance comprises parce qu'elles n'avaient pas été inspectées avant le 2 mars dernier et qu'elles n'avaient pas été payées avant le 6 avril dernier. Leur paiement conséquemment n'a pas été inclus dans l'interpellation du 5 avril (Question 3 demandant quels paiements entiers avaient été faits jusqu'au 1er mars pour les carabines), et la réponse donnée le 4 décembre avait été rédigée de manière à attirer l'attention sur cette différence.

Carabines acceptées, mises dans l'arsenal et payées, jusqu'au 1er mars (y compris 1,000 carabines pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest), 500 carabines pour le département de la Marine et des Pêcheries et 12 carabines pour le département de la Justice....	26,512
Carabines acceptées, payées et mises dans l'arsenal jusqu'au 1er décembre 1907..	7,500
	34,012

TAUX DE TRANSPORT DU GRAIN.

INTERPELLATION.

L'honorable M. PERLEY demande au gouvernement :

S'il ne prendra pas immédiatement des arrangements avec les compagnies de chemins de fer qui ont en service des lignes à l'ouest du Lac Supérieur, à l'effet de réduire de moitié au moins les taux actuels de transport pour les qualités inférieures de blé expédié de l'Ouest au bord de la mer ou sur le marché de l'est du Canada?

Il dit: Je n'avais pas l'intention de faire de longues observations, parce que je suis si malade que j'ai peine à me tenir debout.

L'honorable M. CHOQUETTE : L'honorable sénateur a trop parlé à Toronto, et cela l'a rendu malade.

L'honorable M. PERLEY : Malheureusement pour l'Ouest, nous avons produit, cette année, du blé d'une qualité comparativement inférieure, et pour le transport de ce grain nous devons payer autant que pour

celui du bon blé. La production de ce mauvais grain n'est pas due aux cultivateurs, et pour ces raisons le gouvernement pourrait faire des arrangements avec les compagnies de chemins situés à l'ouest du lac Supérieur, et qui ont reçu de grandes subventions en terres pour la construction de leurs lignes, afin de leur faire réduire leurs taux pour le transport du blé de qualité inférieure. Dans les premiers jours de la colonisation de l'Ouest nous avons eu du grain avarié par la gelée. Les cultivateurs ont tout fait pour développer cette région. Ils avaient alors le malheur de ne pas savoir comment et quand ils devaient faire leurs semailles. La régon était fertile et le climat était bon. Si nous avions su comment cultiver le sol et quand nous devions l'ensemencer, nous aurions eu de magnifiques récoltes. Faute de cette expérience, nous avons récolté du blé qui avait gelé. Après que les cultivateurs eussent tout fait pour obvier à cette gelée, le gouvernement vint à leur aide et leur fournit du grain pour semer deux années de suite. Ce n'était pas une charité que recevaient les cultivateurs : ils payaient dix sous par boisseaux de plus qu'ils n'auraient payé sur le marché pour le grain destiné aux minoteries. Les cultivateurs devaient donner sur leur terre une première hypothèque pour garantir le paiement de ce grain. Sans l'avoir payé, ils ne pouvaient obtenir leurs lettres patentes. Il était dans l'intérêt du pays que le gouvernement aidât les cultivateurs, parce qu'ils apprenaient, dans l'intervalle, à cultiver le sol pour lui faire produire du bon grain. Cette année, cependant, ils ont été éprouvés, non pas à cause du manque d'efforts de leur part : je n'ai jamais vu la perspective de la récolte si belle que cette année dans le Nord-Ouest ; mais, à cause du retard du printemps, la plus grande quantité du blé récolté a été d'une qualité inférieure. Dans ma province on a dû semer le grain dans l'après-midi, parce que dans la matinée la terre restait gelée. Les semailles ont dû être tellement retardées que le grain a mûri bien tard. Malgré cela, le blé a poussé magnifiquement jusqu'au mois d'août. Durant tout ce mois le grain n'a pas mûri aussi vite que je l'avais vu mûrir en deux jours, durant les dernières années. Le 12 septembre, alors que le grain est ordinairement mûr, nous avons eu de fortes gelées qui ont endommagé le grain. Si nous avions eu du beau temps, nous aurions eu une récolte magnifique ; mais, à cause de cette saison exceptionnelle, nous avons eu peu de blé. Je connais, dans mon district, des milliers d'acres de terre où il n'y a pas un " peck " de grain, et où les cultivateurs auraient, dans des conditions ordinaires, récolté dix mille boisseaux de blé. D'autres cultivateurs ont été moins malheureux ; mais le blé qu'ils ont récolté est d'une qualité inférieure. Pour le transport de ce grain ils doivent payer le même prix que pour le transport du blé supérieur. Un wagon contient environ onze cents boisseaux, et le prix du transport du grain entre l'endroit où je réside et Fort-William est de dix sous et un cinquième par boisseau. Cependant il ne se vend pas à Port-Arthur et nous devons l'expédier, vers l'est, jusqu'à North-Bay. Ce blé doit être envoyé tout de suite au marché. Ce n'est pas un grain de commerce et nous ne pouvons nous faire avancer de l'argent sur cette denrée. L'état de choses qui existe au Nord-Ouest est des plus déplorables. Un cultivateur, des environs de Moosejaw, m'a dit que les compagnies de chemins de fer ne veulent pas transporter le blé si le prix du transport n'est pas payé d'avance, parce que ce blé peut moisir. Le taux du transport par wagon de blé de Fort-William à North-Bay, d'après ce que m'ont dit les commerçants de Toronto, est de 22 sous par boisseau, soit $242 par wagon. Je demande que ce taux soit diminué de moitié—réduit à $121—et je prétends que cette somme serait suffisante pour payer les frais de transport. Les compagnies de chemins de fer ne perdraient rien. Le gouvernement devrait venir en aide aux cultivateurs du Nord-Ouest, à ce moment de disette, à un moment où l'argent est si rare. Le gouvernement devrait faire quelque arrangement pour obtenir une réduction du prix du transport du grain inférieur, le prix du transport du grain de bonne qualité devant rester le même. Ce n'est pas la première fois qu'une pareille demande est faite. Il y a trois ou quatre ans, lorsque la Nouvelle-Ecosse eut une mauvaise récolte de foin, le gouvernement fut prié de transporter gratuitement du foin sur le chemin de fer Intercolonial, de Québec à la Nouvelle-Ecosse, et le gouvernement acquiesça à cette demande. Si

les cultivateurs avaient payé le prix du transport de ce foin, ils auraient payé $127,000 de plus qu'ils n'ont payé. Etant donnée l'épreuve qu'a subie les colons du Nord-Ouest, le gouvernement devrait, en justice, cette année, leur venir en aide de la manière que j'ai suggérée. Je crois qu'il le fera. Il est inutile pour les cultivateurs de s'adresser eux-mêmes aux compagnies de chemins de fer. Le gouvernement peut faire ce que les cultivateurs ne peuvent espérer accomplir. Je crois qu'il suffit d'attirer l'attention du gouvernement sur la question pour l'amener à faire ce que je viens de demander ; et j'espère qu'il fera pour les cultivateurs éprouvés du Nord-Ouest ce qu'il a fait, il y a trois ou quatre ans, pour les cultivateurs de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. SCOTT : Le gouvernment n'exerce aucun contrôle sur les tarifs des chemins de fer exploités dans le Nord-Ouest. Le parlement a délégué ses pouvoirs à la commission des chemins de fer. Le département des chemins de fer sera heureux de soumettre cette question à la commission pour s'assurer s'il est possible de faire quelque chose dans le sens qui a été indiqué. L'honorable sénateur a parlé de l'intervention du gouvernement relativement au chemin de fer Intercolonial. Ce chemin appartient au gouvernement et il pouvait en contrôler le tarif. Il pouvait diminuer de moitié les taux de transport. Il ne pourrait le faire sur le chemin de fer canadien du Pacifique ou sur le Canadian-Northern ou sur aucun autre chemin du Nord-Ouest. Le gouvernement, il y a deux semaines, est intervenu d'une manière exceptionnelle, pour aider aux cultivateurs à transporter le blé gelé du Nord-Ouest. Il a proposé aux banques de prêter dix millions pour transporter ce grain avant la clôture de la navigation ; mais, vu certaines choses que le gouvernement ne pouvait contrôler—je ne parlerai pas de jalousies entre les banques—pour des raisons que je n'ai pu connaître, il a été fait bien peu sous ce rapport-là. On me dit que les banques n'ont prêté que deux millions et demi. Le gouvernement était prêt à avancer dix millions, parce que l'on croyait, en octobre et au commencement de novembre, que les banques étaient à court d'argent. C'était pour leur ôter cette excuse que le gouvernement fit aux banques l'offre de prêter de l'argent pour le transport du grain du Nord-Ouest.

L'honorable M. PERLEY : Elles n'ont pas voulu profiter de l'offre.

L'honorable M. McMULLEN : C'est sans doute une question très importante pour le Nord-Ouest. S'il était possible de transporter dans le vieil Ontario le blé avarié du Nord-Ouest, il s'y en achèterait beaucoup. Les cultivateurs manquent, cette année, de fourrage. Un grand nombre de cultivateurs ont du bétail dont ils ne savent que faire. Je n'ai aucun doute que beaucoup de bestiaux mourront de faim avant le printemps, à moins que quelque chose ne soit fait pour remédier au mal. Si ce blé avarié était apporté dans Ontario et vendu à un sou par livre, il s'en vendrait beaucoup pour nourrir les bêtes à cornes et les chevaux. Il constitue une bonne nourriture. Je regrette que le gouvernement ne puisse entrer en négociations avec le chemin de fer canadien du Pacifique pour obtenir une réduction pour le transport de ce grain. Il est vrai que le gouvernement a délégué ses pouvoirs à la commission des chemins de fer ; mais il pourrait conseiller au chemin de fer du Pacique-Canadien et au Canadian-Northern de faire une réduction en raison de l'état de choses actuel. Le grain est trop avarié pour être exporté en Europe ou pour faire de la farine, et je comprends facilement pourquoi les banques refusent de prêter de l'argent pour son transport. J'ai eu à m'occuper de pareil grain, il y a quelques années, et les banquiers savent le risque que courent ceux qui s'en occupent. Le blé gelé se forme en pains dans un wagon, et il y fermente quand il doit être transporté à une grande distance, par un temps chaud. Les banques n'avancent pas d'argent pour mettre du blé en entrepôt ou pour le transporter. Je sais absolument que les banques ont de bonnes raisons pour refuser d'avancer de l'argent pour le transport de ce blé gelé. Cependant on devrait faire quelques efforts dans l'intérêt des producteurs de l'Ouest qui souffrent d'un grand revers cette année. Il devrait être fait quelque chose pour leur venir en aide. Cela aiderait aussi aux marchands de bestiaux, à ceux qui engraissent des porcs dans Ontario, si ce blé pouvait y

être transporté. Je n'ai aucun doute que de dix à vingt millions de boisseaux de ce blé pourraient être vendus dans Ontario. Le bétail d'Ontario est traversé à Buffalo et distribué dans les Etats-Unis. C'est le seul marché qui nous soit ouvert. Si nous avions l'assurance que ce blé gelé serait transporté dans Ontario, nous pourrions garder dans le pays notre bétail, qui, autrement, devra être sacrifié.

L'honorable M. OWENS : L'aide demandée pour les cultivateurs d'Ontario, a déjà été accordée dans le passé. Quand la situation était moins pénible qu'aujourd'hui le Canadian-Northern a transporté du grain gelé pour la moitié du prix du transport ordinaire, et je crois que c'est une chose qui devrait être soumise à la commission des chemins de fer. Si la commission soumettait, avec des ménagements, cette question aux compagnies de chemins de fer, je suis certain qu'elles acquiesceraient à la demande ; et si ce blé gelé pouvait être transporté et moulu pour faire de la provende, cela favoriserait non seulement les cultivateurs d'Ontario mais favoriserait aussi ceux de Québec et des provinces maritimes ; si ce blé était transporté pour la moitié du prix ordinaire, cela serait d'un grand avantage pour les provinces de l'Est, cela aiderait aux cultivateurs du Manitoba.

L'honorable M. YOUNG : Le transport à bon marché du blé avarié est une chose importante pour une certaine partie de notre pays. On m'informe que le chemin de fer canadien du Pacifique a déjà pris cette question en considération, et, d'après ce que j'ai pu savoir, je crois qu'il a déjà réduit le taux du transport du blé avarié. Je ferai aussi remarquer à mon honorable ami qui a présenté la motion que le département du Commerce s'est occupé de la chose auprès du Pacifique-Canadien et d'autres chemins de fer pour faire transporter le plus vite possible le grain avarié. Pour cette raison les chemins de fer de l'Ouest donnent la préférence aux expéditeurs du grain avarié sur les expéditeurs du grain supérieur. La récolte de l'année dernière a donné du blé de premier ordre ; cependant le blé n'a pas été de première qualité dans tous les endroits.

Mais je désire faire remarquer à mon honorable ami de Wellington, qu'un percentage considérable de blé endommagé, cette année, est bon et sec, et que dans cet état, cette partie pourra être reçue sur le même pied que le blé classé de l'ouest. Quant à l'autre partie du blé endommagé, on ne peut en dire autant, mais nous avons à Winnipeg un personnel d'inspecteurs efficace, et tout wagon de blé qui, arrivé là, n'est pas propre à être entreposé, est marqué comme tel par l'inspecteur. Il est soumis immédiatement à un traitement approprié. C'est-à-dire, on le fait sécher à l'élévateur-hôpital de Port-Arthur. Un percentage de ce blé ainsi séché, peut être ensuite vendu avec assurance sur le marché. Cette qualité de blé est demandée sur les divers marchés du monde pour nourrir le bétail. C'est en hiver qu'on l'emploie à cet usage, et c'est pour cette raison que le ministère du Commerce et de l'Industrie a demandé aux compagnies de chemins de fer de s'efforcer d'expédier le grain endommagé le plus tôt possible, afin de répondre aux besoins mentionnés par mon honorable ami de Wellington. Le gouvernement ne s'est pas tenu les yeux fermés, d'après ce que je puis voir, et si j'ai bien compris, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'est aussi concertée à ce sujet avec le ministère du Commerce et de l'Industrie pour réduire ses taux de transport sur ce genre d'articles, mais je ne puis dire le montant de cette réduction. Ainsi, cette question n'a pas été négligée, et l'on a fait tout ce qu'il a été possible de faire.

L'honorable M. PERLEY : J'aimerais à savoir laquelle de ces déclarations est correcte. Est-ce celle de l'honorable sénateur de Killarney, ou celle de l'honorable secrétaire d'Etat ? L'honorable sénateur de Killarney dit que le ministre du Commerce et de l'Industrie est autorisé à prendre l'initiative dans cette affaire, et qu'il l'a fait. Je suis heureux d'apprendre que ce ministre est revêtu d'un pouvoir plus étendu que ne nous l'a donné à entendre le secrétaire d'Etat. Le gouvernement a le pouvoir d'agir, et des représentations faites par lui aux compagnies de chemins de fer auront un bien meilleur effet qu'un rapport fait par un simple particulier. Je suis heureux d'apprendre que le gouvernement a pris la chose en mains, et j'espère que ses efforts produiront de bons résultats.

L'honorable M. YOUNG: J'ai fait partie d'une délégation en compagnie de mon honorable ami de Portage-la-Prairie, et nous avons discuté le sujet avec le ministre du Commerce et de l'Industrie. Il s'agissait d'une question de détails à régler avec ce ministre et l'attention du secrétaire d'Etat n'avait pas été attirée sur cette question. Je parle de l'initiative prise par le ministre du Commerce et de l'Industrie, d'après ce qui a été fait à ma connaissance personnelle, parce que je me trouvais ici, lorsque ce sujet fut discuté.

L'honorable M. PERLEY: Quand j'ai posé la présente question, je m'attendais que les représentants du gouvernement ici, seraient en état de répondre sans l'assistance d'un autre membre de cette Chambre. Je suis heureux toutefois, que l'honorable sénateur de Killarney soit chargé de le faire, lui-même, et j'espère que ses paroles produiront un bon effet.

L'honorable M. WATSON: Les fermes à blé du Manitoba n'ont, à bien dire, aucunement souffert de la gelée.

L'honorable M. BERNIER: Je n'ai entendu parler d'aucun dommage causé au grain par la gelée.

L'honorable M. WATSON: C'est possible, mais on s'est plaint dans le Manitoba du retard éprouvé par la saison. Pour ce qui regarde le dommage causé au grain dans l'ouest, je désire attirer l'attention de la Chambre sur le fait que la présente année a été exceptionnellement froide et en retard dans les différentes parties du monde, et la récolte qui a été endommagée cette année, par la gelée, dans l'Alberta et la Saskatchewan, aurait dû être faite au moins un mois avant que cette gelée se soit fait sentir. Une saison froide comme celle que nous avons eue est tout à fait exceptionnelle. La gelée ne s'est pas fait sentir, cette année, plus tôt que d'habitude, mais la croissance du grain a été retardée. Si le grain eut atteint sa maturité à l'époque ordinaire, la gelée ne l'aurait pas endommagé. D'après les apparences qu'offrait le grain dans le mois d'août, je ne crois pas me tromper en disant que l'on avait raison alors, d'espérer obtenir une récolte moyenne, mais malheureusement, la croissance a traîné en longueur et le grain n'a pas mûri. A ce que l'honorable sénateur de Killarney nous a dit je puis ajouter que j'ai pris une part active, il y a quelques semaines, aux démarches faites auprès du gouvernement pour l'engager à venir en aide aux institutions financières et au transport du grain endommagé. Je puis dire aussi que les banques ne se sont pas montrées dans cette circonstance plus rigoureuses à l'égard du commerce de grain qu'envers toute autre industrie commerciale du Canada, mais il faut reconnaître que l'argent était rare—bien que pas aussi rare qu'aux Etats-Unis. L'argent était rare, et l'on ne pouvait en obtenir suffisamment pour la manutention de l'immense récolte obtenue. On n'y avait pas pourvu, et il a été constaté alors que les habitants de l'ouest avaient sur les bras 22,000,000 ou 23,000,000 de boisseaux de blé endommagé par la gelée. Nous avons cru alors que le ministère du Commerce et de l'Industrie, plus spécialement chargé de surveiller ce service que tout autre ministère, s'y intéresserait, et il s'y est intéressé au point que le résultat de ses représentations ont engagé la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à transporter le premier le grain endommagé, et la compagnie dite "Canadian Northern" en a fait autant. On a représenté alors que si ce grain pouvait être transporté immédiatement à un taux réduit, comme l'a dit l'honorable sénateur de Wellington, il trouverait un excellent marché de consommation dans Ontario, pourvu qu'il atteigne le port d'un lac avant la clôture de la navigation. En sus de ce qui a été dit au sujet de l'élévateur-hôpital de Port-Arthur, employé au séchage du grain, je ferai remarquer que la capacité de cet élévateur est d'environ 40,000 boisseaux de grain par jour. En sorte que vous pouvez voir clairement que tout grain ayant besoin d'être séché, peut être traité dans cet hôpital et mis dans une condition permettant de le conserver parfaitement en très bon état en grenier. Les banques peuvent donc faire sûrement des avances pour le transport de ce grain et jusqu'à concurrence de sa valeur—et il vaut, comme je l'ai dit, quelque chose en l'employant comme nourriture du bétail. Nous espérons que de grandes quantités de ce grain endommagé seront exportées et que les fermiers en tireront un bénéfice raisonnable. Ce dommage causé à la récolte est un de ces mal-

heurs auxquels il faut se résigner occasionnellement, et il est heureux que la chose ne puisse se produire qu'occasionnellement dans certaines parties du Canada. Mais les banques s'étant trouvées apparemment dans l'impossibilité de fournir les fonds requis pour transporter le grain en question sur les lacs, le gouvernement est venu à leur rescousse en leur avançant dix millions de dollars pour ce transport. Pour une raison que j'ignore, les banques n'ont pas employé tout le fonds de secours du gouvernement. J'ai appris, la semaine dernière, du gérant général de la banque de Montréal que deux millions et demi de ce fonds seulement ont été expédiés dans l'ouest pour la manutention de la récolte de blé, et je n'ai aucun doute qu'une grande quantité de blé a été depuis exportée. Mais le fait qui se dégage particulièrement, c'est que le gouvernement est venu au secours des fermiers du Nord-Ouest, et que l'exposé fait par M. Fielding me paraît convaincre le public que les banques se trouvent dans une situation parfaitement sûre. Elles ont cru pouvoir tirer sur leurs réserves gardées dans les voûtes, et l'assistance qu'elles ont reçue du gouvernement est très louable. J'espère maintenant qu'avec l'aide des compagnies de chemins de fer et des banques, depuis qu'elles savent que la récolte de blé endommagé peut être sûrement emmagasinée dans les élévateurs—une grande quantité des vingt-deux ou vingt-trois millions de boisseaux de blé endommagé, mais conservé en bon état, sera exportée sur le marché, et que cette exportation ne profitera pas seulement—dans une mesure raisonnable—aux fermiers de l'ouest, mais profitera considérablement aussi aux fermiers d'Ontario, qui ont besoin de grain d'un prix peu élevé pour nourrir leurs bestiaux et leurs porcs.

COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande:

1. Le Gouvernement a-t-il, en aucun temps, payé à la *Quebec Bridge Company* ou à la *Quebec Bridge and Railway Company* des sommes d'argent pour l'aider dans la construction de son entrprise?
2. A quelle date, pour quel montant et sous l'autorité de quel statut chacun de ces paiements a-t-il été fait?
3. A part les sommes ci-dessus mentionnées, le Gouvernement est-il, directement ou indirectement, venu en aide à la dite compagnie?
4. De quelle manière, quand, jusqu'à quel point, et sous quelle autorité?

L'honorable M. SCOTT: Les réponses sont comme suit:

1. Oui.

2. Entre le 28 décembre 1900, et le 16 décembre 1902. Montant: $374,353.33. L'autorité: chapitre 7, article 3, Statuts Revisés 62-63, Vic. (1899) intitulé: "Acte autorisant l'octroi de subventions pour venir en aide à la construction de lignes de chemins de fer y mentionnées."

3 et 4. Le gouvernement est venu en aide à la compagnie sous forme de garantie accordée à ses obligations, et autorisée par un arrêté du conseil en date du 27 janvier 1904, en conformité des dispositions du chapitre 54 du Statut 3, Edouard VII (1903). En vertu du chapitre 35, 6-7 Edouard VII (1907), le parlement a autorisé le Gouverneur en conseil à prêter le montant garanti sous l'autorité des dispositions du chapitre 54, 3 Edouard VII (1903), savoir, $6,678,200; rien de cette somme n'a encore été avancée sous l'autorité de ce statut.

La Chambre sait, sans doute, qu'une somme de 15 pour 100 est avancée sur le coût des ponts à l'usage des compagnies de chemins de fer. Cette avance est autorisée par un statut.

LE TRAITE FRANÇAIS.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je désire attirer l'attention du gouvernement sur certans renseignements qui, je crois, seraient d'une très grande valeur pour tout honorable sénateur qui s'intéresse au traité français dont on nous demandera bientôt la ratification. Je ferai remarquer que j'ai déjà dit à l'honorable secrétaire d'Etat que j'avais l'intention d'appeler son attention sur certains renseignements que le rapport déposé devant nous devrait contenir. Si les honorables membres du Sénat veulent bien jeter les yeux sur les dispositions du traité, concernant les articles importés de la France au Canada, ils trouveront que les numéros du tarif canadien sont donnés. De sorte que si nous les plaçons à côté du tarif canadien, nous constatons immédiatement la réduction de droit accordée à la nation française par notre tarif intermédiaire en considération de ce qui nous est concédé par la France. Voilà un renseigne-

ment que tout honorable sénateur peut obtenir en examinant lui-même le nouveau traité franco-canadien. Si vous passez ensuite à l'annexe (A), vous constatez que les numéros du tarif français sont également donnés, mais je crois pouvoir affirmer qu'il n'y a probablement pas une demi-douzaine d'exemplaires du tarif français entre les mains de ceux qui tiennent à connaître les dispositions du nouveau traité franco-canadien. Prenez, par exemple, les premiers numéros de l'annexe (A). Les numéros 1, 4, 5, 6 et 7 de cette annexe désignent des produits canadiens de la ferme, tels que chevaux, bœufs, vaches, taureaux, bouvillons, taurillons et génisses. Quant au numéro 1, les chevaux, y a-t-il quelqu'un ici, qui connaisse le tarif français sur cet article, ou qui connaisse le droit prélevé sur les chevaux importés, à leur entrée en France ? Si les tarifs maximum et minimum français étaient placés après le mot " chevaux ", nous constaterions alors à première vue, les avantages qu'obtiennent les éleveurs de chevaux en Canada quand ceux-ci sont importés en France. Supposé que le tarif minimum soit de 25 et le tarif maximum de 30 pour 100. Si le mot minimum et le mot maximum étaient placés en tête ; ou si, par exemple, le minimum placé était de 25 pour 100, l'exportateur constaterait immédiatement par ces indications qu'il obtient un avantage de 5 pour 100 s'il exporte des chevaux en France sous le régime du nouveau traité franco-canadien. S'il n'y a pas de réduction de droit en vertu du tarif français, alors l'éleveur canadien de chevaux ou de bestiaux saura qu'il ne peut s'attendre à aucun avantage, ou qu'aucune concession n'est faite en sa faveur sur cet article du tarif français. Il serait facile au ministère du Commerce et de l'Industrie, ou au ministère des Douanes, d'ajouter ces indications au tableau (A) du traité. Je prévois la réponse qui m'attend. On va me dire probablement : " Eh bien, prenez le tarif français et cherchez vous-même, le renseignement dont vous avez besoin." Comme je l'ai fait remarquer, bien peu d'exemplaires du tarif français ont été distribués. Il est même difficile d'en trouver à la bibliothèque et du moment que nous sommes obligés de traiter cette importante question du nouveau traité franco-canadien, nous ne pourrons la comprendre parfaitement que si nous sommes parfaitement renseignés. J'ai remarqué un autre mot fréquemment répété dans le tableau (A) du traité, et je dois avouer que je ne puis le comprendre, bien que je possède quelque expérience en matière de tarifs douaniers. Par exemple, prenez l'article désignant les viandes fraîches. L'article se lit comme suit :

Viandes fraîches : de mouton ; de porc ; de bœuf et autres.

L'honorable secrétaire d'Etat peut-il me dire à quels articles se rapportent les mots " et autres ? " Puis un autre article, désignant les viandes salées se termine aussi par le mot " autres ", après les mots " graisses animales, etc.", et vous retrouverez cette même désignation vague et indéfinie partout dans les autres parties du tableau (A) du nouveau traité. Je l'ai lu attentivement et j'ai essayé vainement de déchiffrer la véritable signification de la désignation indéfinie que je viens de mentionner. Si le secrétaire d'Etat peut nous la donner, je lui aurai certainement de l'obligation. Je ne lui demande pas cependant une réponse immédiate, mais il importe beaucoup, selon moi, puisque l'on va nous demander de ratifier une nouvelle convention de commerce, que nous sachions ce que nous faisons. L'un des pricipaux journaux d'Ontario a appelé mon attention sur le fait que le tarif français, dans le nouveau traité, pour ce qui regarde les produits de la ferme, ou les éleveurs de chevaux ou de bestiaux, et aussi pour ce qui regarde les viandes, n'accorde aucune réduction. C'est-à-dire que le tarif maximum français s'applique à ces articles. Voilà un autre point qui mérite l'attention des honorables sénateurs qui s'intéressent particulièrement aux produits de la ferme. Je vois par des télégrammes reçus de Londres qu'il y a là une grande divergence d'opinions sur la question de savoir jusqu'à quel point les concessions faites par notre tarif à la nation française en vertu du nouveau traité, s'appliquent à d'autres nations liées à la France par des traités contenant la " clause accordant le traitement de la nation la plus favorisée ". Je lirai une couple de ces télégrammes, et si je les lis, c'est plutôt pour attirer l'attention de mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, que pour obtenir de lui une réponse immédiate. Le premier de ces télégrammes se lit comme suit:

Londres, 1er décembre.—Le professeur Hewins, secrétaire de la ligue de la réforme du tarif, a publié dans la presse une longue analyse du nouveau traité franco-canadien. Il fait remarquer que le Canada a fait, dans un certain nombre de cas, des concessions d'un chiffre moindre que celui de son tarif intermédiaire, et, quelquefois, moindre que son tarif de préférence britannique—bref, des concessions réduisant sensiblement le chiffre du tarif de préférence britannique. Le professeur Hewins trouve à redire aux dispositions tarifaires concernant le transbordement et l'entrepôt, et il s'arrête particulièrement sur le fait que l'extension d'accords commerciaux à d'autres pays que l'Angleterre devra soumettre le commerce britannique avec le Canada à une bien plus forte concurrence, s'il n'y a pas de réciprocité commerciale entre l'Angleterre et le Canada.

Cette déclaration est très importante, vu la source d'où elle vient. Quant au second télégramme, il est daté du 4 décembre, et traite plus particulièrement de la première partie de la question sur laquelle j'appelle présentement l'attention du Sénat, c'est-à-dire l'effet que le nouvel accord commercial avec la France produira sur nos relations commerciales avec les autres pays. Ce second télégramme est ainsi conçu :

Londres, 4 décembre.—Le nouveau traité franco-canadien a une bien plus grande portée qu'on ne l'a cru tout d'abord. Hier, des représentants des ambassades de la Suisse, de l'Autriche et d'autres pays étrangers, au cours d'une enquête qu'ils faisaient, ici, ont appris avec satisfaction que, vu l'application de traités anglais leur accordant le traitement de la nation la plus favorisée, le Canada est obligé de leur faire, ainsi qu'à dix-huit autres pays étrangers, des concessions de tarif sur le marché canadien sans obtenir rien en retour. On a fait remarquer que le Canada aurait pu obtenir des concessions de tarif de chacun de ces pays s'il avait suivi l'exemple de l'Allemagne; s'il avait négocié, d'abord, une réciprocité spéciale avec chacun de ces pays, et s'il avait ensuite fait des termes de cette réciprocité la base du tarif intermédiaire canadien.

L'un des traits du traité franco-canadien est particulièrement intéressant, et assigne aux chambres de commerce canadiennes un nouveau rôle dont les conférences successives des chambres de commerce de l'empire ne feront que rehausser l'importance. Le nouveau traité franco-canadien oblige chaque gouvernement d'accepter les certificats de valeur donnés par les exportateurs et vérifiés par les chambres de commerce; mais le gouvernement canadien étendra naturellement l'application de ce principe pour faciliter le commerce anglo-canadien sous le régime du tarif de préférence.

J'ai cru devoir appeler l'attention de mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, sur ces très importantes appréciations, pour l'engager—et je le lui demande respectueusement—à soumettre ces faits à ceux qui sont les plus directement responsables des termes du nouveau traité franco-canadien, afin que lui et ses collègues aient l'occasion de faire connaître au Sénat, lorsque ce nouveau traité sera mis en discussion, si les appréciations que je viens de citer sont bien fondées ou non, et de nous dire jusqu'à quel point est bien fondé le second télégramme que je viens de lire et qui dit que le nouveau traité s'étend à seize ou dix-huit autres pays que le France. Je ne suis pas opposé à l'extension de notre commerce, et je ne veux pas discuter plus longuement ce point, mais il nous importe de savoir si les concessions que comporte le nouveau traité s'étendent non seulement à la France, mais aussi aux autres nations, sans rien recevoir en retour? Je suis sûr que l'honorable secrétaire d'Etat ne trouvera pas à redire à ce que j'aie attiré son attention sur le présent sujet en m'écartant des formalités ordinaires. Je ne m'attends pas à ce qu'il soit prêt à répondre aux questions soulevées par les deux télégrammes d'Europe, que j'ai lus, ni dois-je m'attendre à ce qu'il nous donne les informations que je lui ai demandées relativement aux droits imposés sur les autres articles dont j'ai parlé.

L'honorable M. SCOTT: Je n'ai pas eu le temps d'analyser le nouveau traité franco-canadien. Je voulais différer ce travail jusqu'au moment de sa mise en discussion devant la Chambre des communes. J'apprécie toute l'importance de la plainte sur laquelle l'honorable préopinant a appelé notre attention, plainte portée contre l'omission des mots " minimum " et " maximum " du tarif français dans la désignation des produits canadiens ayant droit au bénéfice du tarif minimum français. J'étais sous l'impression—n'ayant pas examiné minutieusement le nouveau traité—que le tarif français y était donné avec les articles dont il nous fait bénéficier, et je n'ai pas remarqué l'omission mentionnée par mon honorable ami. Si les mots omis, dont parle mon honorable ami, ne sont pas insérés dans quelque autre partie du rapport, j'attirerai l'attention de M. Fielding sur ce sujet. Je lui dirai qu'il importe beaucoup aux personnes ayant besoin de consulter le nouveau traité qu'elles puissent voir dans les annexes de ce traité la réduction de

droits réellement faite—ce qu'est le tarif minimum français dont le nouveau traité nous obtient le bénéfice—et c'est réellement le point le plus important qu'il s'agit de bien faire ressortir. Quant aux commentaires faits en Angleterre, ou ailleurs, et portant que le Canada faisait par ce nouveau traité de grandes concessions, bien qu'il ne reçoive rien en retour des autres pays ayant droit au traitement de la nation la plus favorisée, si l'honorable préopinant veut bien consulter le commerce des pays ayant droit à ce traitement de faveur en dehors de la France et l'Autriche-Hongrie, il trouvera que nous ne faisons réellement aucun commerce avec ces pays. Si ma mémoire est fidèle, la Suisse n'est pas comprise dans ces pays ayant droit au traitement de la nation la plus favorisée par le Canada. Pendant quelque temps, on a prétendu que l'Espagne y avait droit, mais après examen, je suis arrivé à la conclusion que l'Espagne n'y avait pas droit, et elle ne l'a pas réclamé. En sorte que nous n'avons pas besoin de nous occuper du droit de ce pays. Il n'y a que deux ou trois autres pays tombant sous l'application de la clause accordant un traitement privilégié. La Russie est l'un de ces pays et nous ne faisons qu'un bien faible commerce avec ce dernier pays. Les critiques anglais qui favorisent l'établissement d'une réciprocité commerciale entre la Grande-Bretagne et le Canada, appuient les opinions émises par M. Chamberlain en faveur de cette politique obligeant la Grande-Bretagne à accorder un tarif de préférence au Canada. Ils s'appuient naturellement sur le fait que la Grande-Bretagne a subi des pertes par suite du fait que la Grande-Bretagne et le Canada ne s'accordent pas réciproquement un tarif préférentiel, mais c'est là une question de politique qui ne doit pas nous occuper maintenant. Toutefois, j'appellerai l'attention de M. Fielding sur les remarques opportunément faites par mon honorable ami relativement à l'importance qu'il y a d'insérer dans l'annexe du nouveau traité le tarif minimum et le tarif maximum du tarif français, afin que la Chambre, lorsqu'elle sera appelée à discuter le nouveau traité, sache quels sont les avantages que nous obtenons de la France, si ces avantages existent.

Hon. M. SCOTT.

REFORME DU SENAT.

QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. McSWEENEY: Je crois devoir attirer l'attention de l'honorable sénateur de Wellington, sur un article publié dans le "Citizen" de ce matin relativement à la réforme du Sénat. Cet article est représenté comme étant le rapport d'une entrevue publiée d'abord dans le "News" de Toronto, et je voudrais savoir si ce rapport est exact ou non.

Des VOIX : Lisez, lisez.

L'honorable M. McSWEENEY : L'article se lit comme suit:

IL EST DEGOUTE DU SENAT.

Le sénateur Perley, de Wolseley, s'exprime clairement.—Aucun signe de réforme.—Il déclare que la seconde chambre est aussi partisane que l'est la Chambre des communes.

Toronto, 10 décembre.—Il y a au moins un sénateur entièrement dégoûté de la seconde chambre à Ottawa, et qui déclare que les intérêts du pays réquièrent un changement radical.

"Le Sénat est maintenant un corps inutile, dit le sénateur Perley, de Wolseley, Sask., qui, arrivé d'Ottawa, se trouvait à Walker House.

"Vous ne verrez, a-t-il ajouté, aucune réforme du Sénat durant la présente, ni durant la prochaine session, du moins, c'est mon opinion.

"La première fonction du Sénat est de protéger le pays contre toute législation hâtive, et le Sénat, pour être de quelque utilité, doit être indépendant. Mais il ne l'est pas. Il est tout aussi partisan que l'est la Chambre des communes.

"Nous modifions la phraséologie et rectifions les fautes grammaticales des bills d'intérêt privé qui nous sont envoyés de la chambre basse, et nous présentons en premier lieu dans le Sénat quelques projets de loi du Gouvernement. En matière de législation, la participation du Sénat ne saurait être considérablement augmentée ; mais, sa principale fonction ne doit pas s'exercer sur ce point—sa principale fonction étant de surveiller et de reviser soigneusement la législation des Communes. Mais ce travail ne peut être fait convenablement dans les conditions actuelles. Les sénateurs sont en grande partie des hommes qui ont été défaits dans leurs luttes politiques, ou qui ont besoin d'être mis à l'écart pour certaines raisons. Leur élévation au Sénat leur inspire naturellement de la reconnaissance, et la nature humaine les pousse fortement à supporter le Gouvernement qui les a nommés à cette position.

"Nous n'avons été témoins d'aucun acte indépendant dans le Sénat depuis que le sénateur O'Donohue a combattu le projet de loi relatif au chemin de fer du Yukon."

"Seriez-vous en faveur d'un Sénat électif, lui a-t-on demandé?

"Non, a-t-il répondu, parce qu'un Sénat élu par le peuple serait encore partisan. La

politique de parti est devenue une nuisance et un grand fléau en Canada. Il ne devrait y avoir aucune politique de parti dans les provinces. Quel rapport y a-t-il entre la politique fédérale et les affaires provinciales, ajouta-t-il?

"La meilleure solution, à mon avis, serait de le faire nommer par un tribunal indépendant. Il ne serait plus, ainsi, lié à aucun parti politique; il se sentirait obligé d'agir indépendamment et uniquement dans l'intérêt public.

"Sir John A. Macdonald assuma comme premier ministre le droit d'indiquer au Gouverneur général les choix de sénateurs à faire; mais je ne crois pas que l'exercice de ce droit soit conforme à la constitution. Je suis d'avis que le droit de nommer les sénateurs appartient exclusivement au Gouverneur général. S'il en est ainsi, le Gouverneur général peut, pour les nominations de sénateurs, recevoir l'avis qu'il lui convient d'obtenir, et faire ces nominations d'une manière entièrement indépendante. D'après la pratique actuelle, le Sénat ne vaut rien comme sauvegarde en matière de législation."

L'honorable M. PERLEY: Il est très vrai que j'étais à Toronto samedi dernier. Je n'ai demandé à aucun journaliste de me rencontrer, mais un jeune homme est venu me voir à mon hôtel. Il ne me connaissait pas, mais il s'aperçut que le nom du sénateur Perley se trouvait dans le livre de l'hôtel, et je lui fus indiqué par quelqu'un. C'est ainsi que le jeune homme s'est présenté à moi, et je me suis entretenu pendant quelque temps avec lui. Je n'ai pris aucune note de ce que je lui ai dit, et j'ai seulement lu le rapport de cette entrevue depuis que mon attention a été appelée aujourd'hui sur ce rapport. Je ne croyais pas, avant de l'avoir entendu lire par mon honorable ami, que ce rapport résonnait si bien à l'oreille. Il contient peut-être quelques légères inexactitudes, mais l'ensemble ne paraît pas mauvais. Mon honorable ami voudrait-il me dire sous quel rapport il trouve mes remarques répréhensibles.

L'honorable M. McMULLEN : Ce n'est pas le point à discuter.

L'honorable M. PERLEY: Je ne dis pas que le rapport que l'on vient d'entendre lire soit mot pour mot ce que j'ai dit du Sénat, mais je suis prêt à endosser les dix-neuf vingtièmes de ce rapport, et je crois que le pays en endosserait pas moins des vingt vingtièmes.

L'honorable M. ELLIS: L'honorable sénateur devrait être prudent au sujet de Toronto. Si je suis bien informé, la dernière fois que l'honorable sénateur s'est trouvé là, il est tombé au milieu d'une bande de voleurs.

L'honorable M. PERLEY : C'est à Hamilton que je me suis trouvé au milieu de voleurs.

L'honorable M. ELLIS : Il y a réellement du danger à ce que l'honorable sénateur aille seul à Toronto. J'ai regretté beaucoup d'entendre dire par le rapport de l'entrevue en question que mon honorable ami était dégoûté.

L'honorable M. PERLEY: Ce mot "dégoûté" n'est pas tombé de ma bouche et je désavoue entièrement les titres qui se lisent en tête du rapport.

L'honorable M. ELLIS : L'honorable sénateur a dit qu'il ne s'est pas senti très bien au commencement de l'après-midi. Il est très aisé de se rendre compte de son état de santé.

L'honorable M. CLORAN : Le rapport de l'entrevue contient une opinion sur laquelle, je l'espère, l'honorable sénateur n'insistera pas parce que d'abord, c'est une accusation portée contre le caractère et la réputation de quelques-uns de nos plus grands hommes d'Etat. Sir John Macdonald n'a jamais exercé, comme premier ministre, un pouvoir qui ne lui appartenait pas en vertu de la constitution, et il a été assez courageux pour ne permettre à aucun gouverneur général d'empiéter sur ses droits constitutionnels. Lorsque l'honorable sénateur de Wolseley affirme que sir John A. Macdonald a exercé un droit qui ne lui appartenait pas, il se trompe tout simplement, parce que sir John A. Macdonald, en exerçant le droit en question, n'a fait que se conformer à la constitution. Nous pouvons aussi citer les cas de l'honorable sénateur de Hastings (sir Mackenzie Bowell) lorsqu'il était premier ministre, puis de sir John Thompson, de sir John Abbott, d'Alexander Mackenzie et de notre premier ministre actuel, sir Wilfrid Laurier. Ces premiers ministres ont tous suivi l'exemple de sir John A. Macdonald, et le jour où il serait décrété que notre Chambre haute sera nommée sous le bon plaisir exclusif d'un seul homme, ou sur l'avis d'un seul homme, fût-il le gouverneur général lui-même, serait un jour bien malheureux pour notre pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Ce serait une violation directe du principe de tout gouvernement responsable.

L'honorable M. CLORAN: Certainement, et je ferai remarquer aussi que le gouverneur général ne peut agir indépendamment ou en dehors de ses conseillers constitutionnels. L'honorable sénateur de Wolseley nous a dit que si Son Excellence avait pour la conseiller une commission indépendante composée de personne du dehors, ou ne faisant pas partie du parlement, le Sénat serait composé de manière à pouvoir rendre service au pays. Je n'ai aucun doute que tout corps législatif composé d'hommes nommés par Son Excellence pourrait rendre de bons services, mais le mode actuel est tout à fait conforme à l'esprit de notre constitution, et les hommes d'Etat qui ont dirigé les destinées du pays pendant les quarante dernières années, l'ont fait sans exercer indûment leur pouvoir.

L'honorable M. GIBSON: Je ne pouvais croire que le Sénat traiterait sérieusement le rapport d'entrevue en question, parce que, après tout, la manière dont mon honorable ami de Wolseley a été interviewé et la manière dont il a répondu aux questions qui lui ont été posées, indiquent qu'il a dû se trouver momentanément sous le coup d'une hallucination. Il s'est plaint aujourd'hui, d'une indisposition. Je présume que sa santé laissait à désirer pendant son séjour à Toronto, et ce qui le prouve, c'est que sa mémoire s'est trouvée incapable de lui rappeler les antécédents du Sénat. Il affirme qu'aucun acte d'indépendance ne se trouve porté au crédit du Sénat depuis que ce corps a rejeté le projet de loi ayant pour objet la construction du chemin de fer du Yukon. Il oublie que pendant de nombreuses années, après le rejet de ce projet de loi, le parti politique, auquel il est allié s'est trouvé en majorité dans le Sénat, et l'acte d'indépendance dont il est aujourd'hui donné crédit au Sénat, n'est certainement pas le seul qu'aient fait, durant cette période, les amis politiques de mon honorable ami de Wolseley. Les amis politiques de ce dernier ne sont pas restés endormis après le rejet du bill de chemin de fer du Yukon. L'honorable sénateur de Wolseley a demandé comment le Sénat pourrait être indépendant, lorsque les hommes dont ils se composent sont, pour la plupart, des candidats battus aux élections des Communes ? Or, je le demande : Comment mon honorable ami de Wolseley, est-il arrivé lui-même, au Sénat? Il a renoncé à son mandat de député aux communes pour faire place à M. Dewdney appelé à faire partie du cabinet, ou plutôt, il fut défait lui-même, dans son comté, et il n'a pu atteindre le Sénat que grâce à la protection de M. Dewdney.

L'honorable M. PERLEY : Mon successeur fut élu par acclamation.

L'honorable M. GIBSON: Il y avait peut-être en totalité vingt-cinq électeurs dans son comté, et l'embarras, c'était la crainte éprouvée par mon honorable ami de n'être pas réélu. C'est ce qui l'a poussé vers le Sénat.

L'honorable M. PERLEY : Non.

L'honorable M. GIBSON : Mon honorable ami devrait se garder de lancer des pierres s'il habite lui-même, un château de verre.

L'honorable M. PERLEY: Je n'habite pas une maison de verre.

L'honorable M. GIBSON: L'honorable sénateur devrait respecter la position qu'il occupe dans cette Chambre. En le faisant, il respecterait ses collègues, et il ne ferait pas de lui-même, dans le pays, un objet de risée. Une entrevue du genre de celle qui nous occupe présentement et donnée par un ancien membre du Sénat, jette du discrédit sur cette Chambre. S'il nous avait dit que ses paroles ont été inexactement rapportées, il serait peut-être possible de trouver quelque raison pouvant faire excuser l'enthousiasme du jeune reporter qui est allé rencontrer ce grand personnage à l'hôtel dit " Walker House ". L'arrivée de l'honorable sénateur à Toronto fut annoncée dans cette ville, et les reporters allèrent l'interviewer. J'ai toujours remarqué que celui qui veut se faire interviewer peut toujours sans peine trouver un reporter pour cette fin. La plus grande difficulté qu'ont à surmonter les hommes d'Etat du calibre de mon honorable ami, est de se dérober aux reporters. L'honorable sénateur a dit qu'il est prêt à endosser les dix-neuf vingtièmes du rapport de cette entrevue.

L'honorable M. PERLEY : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. GIBSON: Quand à l'autre vingtième, je présume qu'il se rapporte à l'opinion qu'il a exprimée sur la manière de réformer le Sénat. Ce serait, suivant lui, de faire nommer les sénateurs par un tribunal indépendant, et il serait même disposé à conférer au gouverneur général seul le pouvoir de faire ces nominations. Mon mon honorable ami ne sait-il pas que le gouverneur général à dès maintenant le droit de refuser la recommandation que lui fait le premier ministre. Veut-il d'un autre côté, supprimer le pouvoir que possède le conseil des ministres responsables de conseiller à Son Excellence les choix qu'Elle doit faire? Si une pareille suppression était faite, nous aurions un Sénat indépendant qui ne pourrait être vu qu'à travers les lunettes de l'honorable sénateur de Wolseley. Les plus anciens membres du Sénat ne doivent pas laisser sous silence le présent incident, vu l'agitation qui se fait daus le pays contre le Sénat. Pour le simple désir d'obtenir à bon marché une petite notoriété, un membre du Sénat s'est fait le partisan complaisant d'une hostilité qui couve aujourd'hui dans le pays contre le Sénat,—si cette hostilité est exactement rapportée par ceux qui redoutent beaucoup l'opinion publique. L'opinion publique nous respectera si nous nous respectons nous-mêmes. J'aurais honte de faire partie moi-même, d'un corps dont les membres déprécieraient ce corps comme la chose vient d'être faite.

L'honorable M. PERLEY: Les titres du rapport de l'entrevue en question, qui ont été cités, n'expriment pas ce que j'ai dit, et c'est la seule partie du rapport, à laquelle je n'adhère pas. L'honorable sénateur de Welland aurait pu nous dire dans son long discours, où il a essayé d'être sarcastique, sous quel rapport mes remarques sont dénuées de fondement, pour ce qui le concerne lui-même.

Le Sénat s'ajourne jusqu'au 22 janvier, à trois heures p.m.

SENAT.

Séance du mercredi, 22 janvier 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (A) intitulé : Acte à l'effet de modifier l'acte des chemins de fer relatif à la vente des liqueurs enivrantes aux employés de chemins de fer de service.—(L'honorable M. McMullen.)

DESTITUTION DE THOMAS WILLIAMS.

INTERPELLATION.

Lh'onorable M. DOMVILLE demande :

Si Thos. Wiliams, ancien comptable et trésorier du chemin de fer Intercolonial eht encore à l'emploi du chemin de fer Intercolonial. Si oui, à quel titre et moyennant quel salaire?

L'honorable M. SCOTT : Voici la réponse à la question de l'honorable sénateur :

Thomas Williams est encore à l'emploi du chemin de fer Intercolonial dans le département des comptables; il est spécialement employé comme comptable, pour reviser les comptes du Grand-Tronc, en raison du jugement rendu par les arbitres contre cette compagnie. Son salaire est de $2,700 par année.

REFORME DU SENAT.

L'ordre du jour demande :

Que lorsque la question de la réforme ou de l'abolition du Sénat sera prise en délibération, comme il a été suggéré, cette Chambre étudie les meilleurs moyens à prendre pour sauver une perte de temps et réduire les frais de législation ailleurs, et permettre au Sénat de faire une plus grande somme d'ouvrage en temps utile.

L'honorable M. DAVID : Comme la motion de l'honorable sénateur s'applique au même objet que la mienne, je donne priorité à sa motion et je demande que la mienne soit tenue en suspens.

La motion est suspendue.

SUSPENSION DES REGLES ET DES ORDRES DU SENAT.

MOTION.

L'honorable M. DOUGLAS propose:

D'amender l'article 128 du règlement du Sénat de manière à ce que tous les bills au

sujet desquels les comités permanents et spéciaux ont fait rapport soient renvoyés à un comité de toute la Chambre.

Il dit : Ce qui m'engage à demander ce changement, c'est que très souvent des bills d'intérêt privé sont adoptés précipitamment et que les sénateurs qui ne font pas partie de ces commités doivent prendre la responsabilité d'adopter ces bills sans avoir eu l'avantage de les entendre discuter, sauf quelques explications que peut avoir données le président du comité quant à la nature des changements apportés aux bills. Il peut s'agir seulement d'un simple article ou d'un simple mot, et il peut n'être pas nécessaire de retenir la Chambre et l'obliger à se former en comité général; mais nous devons, au moins, recevoir une explication du président de chaque comité relativement à la nature du changement qui est fait dans chaque cas et relativement à l'effet du changement qui a été fait. Si la règle 128 est modifiée de manière à permettre à tout comité, avant de faire rapport à la Chambre, de faire étudier son rapport par le comité général, nous aurons l'avantage de faire les critiques qu'il nous semblera bon de faire. On peut s'opposer à cela en parlant peut-être de la perte du temps qui pourrait survenir. Suivant ce qui a été dit dans les journaux et dans la Chambre des communes, nous avons amplement le temps de faire notre besogne et nous devons le prendre pour la faire. Nous pourrions employer plus de temps pour ce cas-ci. Le Sénat peut exercer son jugement à ce sujet. Il me semble que ce qui se fait dans la Chambre des communes est le contraire de ce qui se fait au Sénat, et que les bills y sont soumis au comité général de la Chambre.

C'est à cette Chambre-ci à approuver ou non l'idée. En tout cas, je veux faire comprendre à la Chambre que cela serait avantageux à un grand nombre de sénateurs et conforme à ce qui se fait à la Chambre des communes. Je ne blâme pas la rapidité avec laquelle nous faisons notre travail ; mais nous pourrions inspirer plus de confiance dans la législation que nous adoptons si nous étudiions plus longuement chaque bill qui nous est soumis.

L'honorable M. POWER : Je ne crois pas que l'on ait montré beaucoup de courtoisie en interrompant l'honorable sénateur au début de son discours ; mais quiconque lira la règle 29 verra que l'honorable sénateur n'a pas fait ce qu'il aurait dû faire en présentant sa motion. qui demande la modication des ordres permanents. Il n'a été donné aux sénateurs aucun avis leur demandant d'assister à la séance. Un tel avis est cependant n'écessaire, si nous désirons modifier un ordre permanent.

L'honorable M. DOUGLAS : J'ai demandé que l'avis ordinaire fût donné dans ce cas-ci, et je ne crois pas que la motion puisse être mise de côté pour cette raison-là. Je me rappelle parfaitement avoir donné avis que je ferais une motion dans ce sens-là. J'ai demandé que l'avis ordinaire fût donné aux membres de la Chambre, et j'ai retardé aussi pour donner aux sénateurs amplement le temps d'étudier la question.

Le PRESIDENT : Je me rappelle que l'honorable sénateur a fait cette remarque. En tout cas, je viens d'interroger le greffier de la Chambre et il m'a dit qu'il n'a pas été envoyé d'avis aux sénateurs. Aussi, je demanderai à l'honorable sénateur de remettre à plus tard la discussion de sa motion.

L'honorable M. DOUGLAS : J'ignore si j'aurais le droit ou si quelque autre sénateur aurait le droit de proposer qu'en raison du fait qu'un avis n'a pas été donné la Chambre permette de remettre cette discussion à plus tard, jusqu'à mardi prochain, par exemple.

L'honorable M. FERGUSON : J'aimerais à savoir si le fonctionnaire de la Chambre peut émettre un tel avis sans qu'il soit fait une motion déclarant que l'avis est donné ? Je crois qu'il devrait être fait une motion déclarant que l'avis doit être envoyé aux sénateurs.

L'honorable M. YOUNG : Cela permettra à l'honorable sénateur qui a inscrit la motion dans le cahier des avis de proposer que la Chambre soit convoquée, en vertu de la règle 29, pour mardi prochain.

La motion est amendée et adoptée.

LES MEMBRES DES COMITES PERMANENTS.

AVIS DE MOTION.

L'honorable M. DAVIS demande :

Que le paragraphe 5 de la règle 78 soit amendé de manière à permettre d'augmenter le nombre des membres du comité permanent

des chemins de fer, télégraphes et ports et de le porter de 50 à 55.

Et, de plus, d'amender le paragraphe 3 de la règle 78 pour augmenter le nombre des membres du comité permanent des ordres permanents et de le porter de 9 à 12.

L'honorable M. WILSON : A la demande de l'honorable sénateur, au nom duquel cet avis est inscrit, je propose le retrait de l'ordre. Avant de quitter la Chambre, il m'a dit que cela devait se faire ainsi, parce qu'il n'avait pas l'intention de s'occuper davantage de la chose.

LE PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION AJOURNEE.

AVIS DE MOTION.

L'honorable M. LANDRY demande :

1. Quel montant d'argent chacun des directeurs actuels de la *Quebec Bridge and Railway Company* a-t-il réellement versé au capital-actions de la dite compagnie?
2. A quelle date chacun de ces directeurs a-t-il fait chacun de ses paiements?
3. Parmi ces paiements ou ces versements quelques-uns ont-ils été faits au moyen de billets promissoires ou de chèques non acceptés?
4. Par qui, individuellement, et pour quel montant chacun?
5. Quel montant d'argent chacun de ses directeurs a-t-il reçu de la *Quebec Bridge Company* et de la *Quebec Bridge and Railway Company* jusqu'à ce jour, directement ou indirectement, personnellement ou autrement?
6. Pour quels services rendus chacun de ces montants a-t-il été payé?
7. Combien le secrétaire actuel a-t-il touché sur les fonds de la compagnie depuis qu'il est au service d'icelle?
8. Le gouvernement sait-il que subséquemment à l'effondrement du pont de Québec, dans les quelques jours qui ont immédiatement suivi le désastre, la compagnie du pont a voté un bonus de $3,000 à son président?
9. Sur quels fonds le montant de ce bonus a-t-il été prélevé?
10. La compagnie a-t-elle, dans la même occurrence, voté un montant quelconque pour venir en aide aux familles des victimes de ce désastre?

L'honorable M. SCOTT : On m'informe que le renseignement a été obtenu, mais qu'il ne sera pas prêt d'ici à quelque jours.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que nous allons avoir un autre ajournement de trois semaines à un mois.

L'honorable M. SCOTT : J'ai donné à l'honorable sénateur le renseignement que j'ai reçu.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre peut-il nous dire le jour où les réponses seront données ?

L'honorable M. SCOTT : Je ne puis obtenir ces renseignements que d'un département, et je suis absolument prêt à admettre qu'il n'est guère prompt à s'exécuter. On se plaint de la même chose à la Chambre des communes. Jai demandé, il y a quelque temps, ce renseignement-là.

L'honorable M. LANDRY : Est-ce que l'honorable ministre sera satisfait d'un délai d'une semaine ?

L'honorable M. SCOTT : Je ferai mon possible pour obtenir le renseignement pour ce temps-là. C'est la seule réponse que je puisse faire.

L'EXPORTATION DE LA PULPE DE BOIS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BAIRD demande :

Vu la grande quantité de pulpe de bois qui est exportée annuellement du Canada, a-t-on songé à prélever un droit d'exportation?

L'honorable M. SCOTT : La question est à l'étude.

TRAVAUX A L'AVANTAGE GENERAL DU CANADA.

MOTION AJOURNEE.

AVIS DE MOTION.

L'honorable M. COMEAU demande :

Que la règle qui suit constitue une règle permanente du Sénat:—

"Lorsqu'un comité permanent ou un comité spécial recommande dans son rapport l'adoption d'un bill contenant une déclaration qu'un ouvrage ou une entreprise est à l'avantage général du Canada, ou à l'avantage de deux provinces du Canada ou plus, ce rapport doit faire connaître les motifs pour lesquels le comité a décidé que la déclaration doit être faite, et contenir un résumé des raisons données pour et contre la nécessité de faire cette déclaration."

Le PRESIDENT : Si je comprends bien, aucun avis n'a été donné aux sénateurs pour les inviter spécialement à faire cette nouvelle règle permanente. Je demanderai à l'honorable sénateur d'ajourner sa motion à mardi et de proposer la réunion des sénateurs à cet effet.

L'honorable M. COMEAU propose que la motion soit ajournée à mardi prochain et que les sénateurs soient convoqués en une réunion spéciale pour prendre la chose en considération.

L'IMMIGRATION JAPONAISE.

J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre une communication du Japon consentant à restreindre l'émigration de ce pays au Canada. Il s'agit d'une communication du ministre des Affaires étrangères du Japon adressée au gouvernement du Canada par l'intermédiaire qui a été récemment envoyé à Tokio pour faire une convention à l'effet de faire cesser ou de diminuer l'immigration de ce pays. Elle est datée du 23 décembre 1907 et se lit comme suit :

TOKIO, 23 décembre 1907.

Monsieur le ministre,—

En réponse à votre note de la même date, j'ai l'honneur de vous dire que, bien que le traité qui existe entre le Japon et le Canada garantisse absolument aux sujets japonais toute liberté d'entrer, de voyager et de résider dans toute partie du Dominion du Canada, le gouvernement impérial n'a pas l'intention d'insister sur la jouissance entière des droits et privilèges garantis par ces stipulations, qui pourraient être contraires à certain état de choses pouvant se produire de temps à autre au Canada.

En tenant compte des événements qui se sont produits récemment dans la Colombie-Anglaise, le gouvernement impérial a décidé de prendre des mesures efficaces pour restreindre l'émigration au Canada. En faisant cela, le gouvernement impérial, conformément à cette politique, étudiera minutieusement des conditions économiques qui existeront au Canada de manière à se rendre aux désirs du gouvernement du Dominion autant que la chose sera compatible avec l'esprit du traité et avec la dignité de l'Etat.

Bien qu'il ne m'ait pas été possible, comme le dit la note écrite en réponse à votre demande, d'acquiescer à toutes les demandes faites par vous au nom du gouvernement canadien, j'espère que vous trouverez dans ma réponse une preuve du désir que le gouvernement impérial a d'assurer par tous les moyens à sa disposition, la stabilité des relations qui existent entre nos pays. J'ose croire que ce résultat désirable sera considéré comme la résultante des vues que nous avons échangées ensemble sur le sujet, et il m'est particulièrement agréable de reconnaître le service que vous m'avez rendu par les explications réfléchies et franches que vous m'avez données relativement à l'attitude et aux désirs de votre gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

(Signé) TADASU HAYASHI.

Peut-être la Chambre désire-t-elle, au moment où je viens de déposer ce document sur le bureau de la Chambre, avoir des explications relatives aux raisons qui ont fait choisir M. Lemieux comme représentant du gouvernement au Japon dans le but de faire une convention touchant les immigrants qui viennent de cet empire. Les honorables sénateurs se rappellent qu'en 1894 et 1895 un traité fut signé entre le Royaume-Uni et le Japon, traité accordant certains privilèges commerciaux aux deux pays. Comme cela se fait d'habitude pour un traité de ce genre-là, on a communiqué avec les parties lointaines de l'empire, et il fut demandé au gouvernement d'alors s'il désirait que le Canada fût partie au traité projeté. Une assez longue correspondance fut échangée à ce sujet entre nos prédécesseurs et le bureau colonial, particulièrement à propos de la restriction relative à l'émigration, à propos de la quelle émigration il y avait divergence d'opinions. Le gouvernement d'alors insista fortement sur le fait que le traité, bien qu'il permît aux Japonais de résider au Canada, ne pouvait être interprété comme applicable aux lois que le Canada pouvait adopter pour restreindre, d'une manière générale, l'immigration. Voilà l'état de choses qui existait à l'époque du changement de gouvernement, en 1896. Quand l'administration actuelle eut à s'occuper du sujet, il fut décidé qu'en raison de l'incertitude qui pouvait exister relativement aux pays qui devaient être comptés au nombre des nations favorisées par ce traité-là, il valait mieux s'abstenir Aussi nous avertîmes, quelque mois après, le bureau colonial, après le changement de gouvernement, que nous refusions de participer aux avantages que pouvait donner le traité. Quelques années après, il devint évident que les Etats-Unis faisaient un commerce avantageux avec le Japon, et un traité fut fait avec ce pays-là. En 1903, le Canada fut invité à prendre part à une exposition tenue à Tokio. Nous y envoyâmes un assez grand nombre de produits, qui séduisirent les Japonais. C'était l'exposition étrangère la plus importante à cette époque-là. M. Fisher était le membre du gouvernement qui représentait le Canada à cette occasion, et il fut fêté, et il revint ici enchanté du désir que les Japonais lui avaient exprimé d'établir des relations plus étroites avec le Canada. Même à cette époque la question de l'immigration fut jugée difficile à résoudre. Les Japonais venaient alors dans la Colombie-Anglaise, non pas en grand nombre, mais ce nombre augmentait tous les ans. Aussi nous fîmes remarquer que cela constituait un empêchement grave à l'adoption complète du traité. Cependant le Japon, un an ou deux auparavant, avait,

de son propre mouvement, fait une loi restreignant l'émigration du Japon et décrétant que tous Japonais partant pour l'étranger devaient être munis de passe-ports, pour les pays où ils se proposaient de s'établir.

Le nombre des immigrants fut diminué. Je ne puis pas citer à présent les chiffres, mais comme il y a au Japon environ cinquante provinces, il fut permis d'émigrer à vingt-cinq ou cinquante personnes de chaque province. Je ne suis pas absolument certain du nombre ; mais cette restriction fut adoptée par la Diète japonaise qui prétendit que cette restriction constituait une sauvegarde pour tout pays qui pouvait craindre que l'immigration japonaise ne prît de trop grandes proportions.

L'honorable M. LANDRY : Voulez-vous dire par année ?

L'honorable M. SCOTT : Oui, un certain nombre par année. Je ne puis vous donner les chiffres à ce sujet. Cependant, M. Nossé, qui représentait ici le Japon, mais qui était absent à cette époque, avait des pouvoirs plus étendus que ceux d'un consul, c'était au moins, l'opinion qui prévalait alors. Le Japon n'avait pas d'autre représentant au Canada que M. Nosse. Il fut échangé entre lui et le gouvernement une correspondance dans laquelle celui-ci lui demanda de déclarer jusqu'à quel point le Japon serait disposé à restreindre l'émigration, dans le cas où le Canada ferait une convention pour l'application du traité fait avec la Grande-Bretagne ou de tout autre traité. La correspondance indique ce qui fut fait. Je ne fatiguerai pas la Chambre de la lecture de cette correspondance ; je me bornerai à en citer certaines parties. Dès janvier 1903, le premier ministre envoya à M. Nosse cette communication :

Je vous envoie un état que je viens de recevoir du sous-ministre du Commerce et de l'Industrie au sujet de l'immigration japonaise au Canada. Le nombre d'immigrants japonais venus au Canada de juillet 1901 à juin 1902 a été de 563. D'après mes renseignements, je crois que ce nombre est plus considérable que le permet la nouvelle législation adoptée récemment par le gouvernement japonais. Voudriez-vous être assez bon pour m'expliquer la chose et me dire quel est le nombre officiel des Japonais qui ont le droit d'immigrer?

Depuis l'adoption de la législation ci-dessus mentionnée, M. Nosse a répondu :

En réponse à votre question tendant à demander pourquoi il avait été permis à un si grand nombre de Japonais d'émigrer au Canada l'année dernière, j'ai l'honneur de vous dire que le gouvernement japonais a, depuis plus de deux ans, restreint le nombre des nombreux passeports accordés aux émigrants qui ont l'intention de venir au Canada. Il s'agit d'une restriction complète, et aucun nombre n'a été fixé pour chaque année, comme vous le dites. Les seuls Japonais qui soient autorisés, d'après le système, à quitter le Japon pour venir au Canada, sont les suivants:

1. Ceux qui sont porteurs de passeports et de certificats pour le consul japonais à Vancouver, lesquels déclarent qu'ils résident au Canada et qu'ils ne font que retourner au Canada.

2. Les familles des Japonais qui viennent les rejoindre au Canada, où ils résident, avec l'approbation du consul japonais à Vancouver.

3. Les marchands et les étudiants dûment reconnus comme tels.

Au mois de février de cette année-là, il écrivit à sir Wilfrid Laurier, qui lui avait demandé plus de détails :

En réponse à votre honorée d'hier relativement au nombre de Japonais autorisés à immigrer du Japon au Canada, j'ai l'honneur de vous informer qu'avant l'automne de 1900, le nombre des passeports donnés aux émigrants japonais était d'habitude de cinquante par mois, mais, depuis lors, le gouvernement japonais a complètement cessé de donner des passeports aux immigrants venant au Canada, en vertu d'une disposition de la loi protégeant l'immigration, et aujourd'hui il n'est donné des passeports qu'aux marchands, aux étudiants et aux touristes reconnus comme tels. Cela équivaut à dire que le gouvernement japonais a virtuellement mis fin à l'émigration des Japonais au Canada. Le système est appliqué strictement au Japon, et tout passager subit un examen à bord du paquebot avant son départ, et ceux qui n'ont pas de passeports sont renvoyés à terre par la police, sous peine d'une forte amende.

D'autres communications furent échangées durant l'année 1903. M. Nosse, qui était alors à Vancouver, semble avoir cru que parce que la loi du Japon exigeait que les passeports fussent donnés avant le départ des émigrants du Japon, ceux-ci nécessairement étaient octroyés. Il n'en était pas ainsi. Le grand nombre d'immigrant japonais arrivés à la Colombie-Anglaise, durant la première partie de l'année dernière, venaient des îles Hawaï. Les passeports leur avaient été donnés pour ces îles. Aux termes du traité, nous ne pouvions intervenir et les empêcher de débarquer ici, parce que le traité disait expressément que les naturels de chaque pays devaient être libres de venir ici ; il n'y avait aucune restriction. Ils avaient le droit de voyager à

travers le pays sans égard à la longueur du temps et à leur nombre, et l'attention du Japon fut appelée sur ce fait-là. Il répondit qu'il ne pouvait aucunement s'occuper des Japonais après qu'ils avaient quitté leur pays et étaient arrivés au Canada. Et puis les honorables sénateurs se rappellent que le nombre des immigrants japonais s'est élevé à sept ou huit mille. Il est vrai que 3,000 de ces immigrants se rendirent ensuite aux Etats-Unis. Il est cependant vrai qu'un grand nombre de ces immigrants restèrent dans la Colombie-Anglaise, non seulement au grand déplaisir de la classe ouvrière mais au déplaisir de tous les citoyens en général. Il devint alors nécessaire que des mesures fussent prises à ce sujet. Des complications surgirent au mois de septembre ou d'octobre, lorsque des émeutes éclatèrent à Vancouver où beaucoup de choses appartenant aux Chinois et aux Japonais furent détruites. Il fut alors décidé qu'un délégué serait envoyé au Japon pour s'assurer si le Japon était disposé à adopter des règles ou règlements capables d'empêcher absolument les immigrants japonais de venir à la Colombie-Anglaise et au Canada. Un projet d'arrêté ministériel fut conséquemment rédigé en ces termes :

Le très honorable sir Wilfrid Laurier recommande qu'en raison des regrettables incidents qui viennent de se produire dans la Colombie-Anglaise comme résultante de la grande affluence dans cette province de travailleurs orientaux et en raison du fait qu'il existe depuis 1874, un traité de paix et de commerce intervenu entre Sa Majesté le Roi et l'Empereur du Japon et que le Canada est devenu, il y a moins d'un an, partie à ce traité, l'honorable Rodolphe Lemieux, directeur général des Postes et ministre du Travail, se rende immédiatement au Japon pour discuter la situation avec Sa Majesté l'ambassadeur à Tokio et avec les autorités japonaises, dans le but d'empêcher à l'amiable le renouvellement d'incidents qui peuvent rompre les heureuses relations qui, depuis la signature de ce traité, ont existé entre les sujets de Sa Majesté le Roi au Canada et ailleurs et les sujets de Sa Majesté l'Empereur du Japon.

Le comité approuvant la recommandation en question, la soumet à l'approbation de qui de droit.

Naturellement il devint nécessaire d'accréditeer M. emieux à la cour du Japon, et conséquemment il fut envoyé au bureau colonial une communication exposant l'objet de la commission de M. Lemieux. En réponse à cette communication fut envoyé un câblogramme de lord Elgin à lord Grey :

(Câblogramme.)

Lord Elgin à lord Grey.

Londres, 17 octobre 1898.

Relativement à votre télégramme du 13 octobre, comme le temps ne le permet pas de vous envoyer une lettre officielle de présentation pour M. Lemieux, le secrétaire d'Etat propose au ministres des Affaires étrangères d'envoyer le télégramme suivant à Sa Majesté l'ambassadeur à Tokio.

" Le gouvernement canadien, avec l'approbation du gouvernement de Sa Majesté a décidé d'envoyer l'honorable M. Lemieux, directeur général des Postes et ministre du Travail, au Japon par le paquebot quitant Vancouver le 28 octobre, pour discuter la question de la Colombie-Anglaise avec Votre Excellence et le gouvernement japonais en vue d'empêcher la répétition d'événements qui peuvent rompre les relations amicales entre les sujets de Sa Majesté au Canada et ailleurs, et les sujets du Japon. Puis, informez le gouvernement japonais et présentez M. Lemieux, qui sera accompagné de M. Joseph Pope, sous-secrétaire d'Etat, aux autorités compétentes, à son arrivée et aidez-leur de toute manière.

Lord Grey à lord Elgin.

Ottawa, 22 octobre 1907.

En réponse à votre télégramme du 17 octobre, mission japonaise, le gouvernement fédéral approuve la proposition.

(Signé) GREY.

La réponse se lisait ainsi : " Câblogramme satisfaisant ". A la suite de cette présentation, M. Lemieux partit pour le Japon où il passa cinq ou six semaines, ou plus, à discuter cette question.

Enfin il réussit à obtenir du ministre des Affaires étrangères la lettre que j'ai lue en soumettant cette question à la Chambre, lettre qui donne l'assurance que le Japon, de son propre mouvement, prendra des mesures pour arrêter l'immigration des japonais dans la Colombie-Angaise en nombre assez considérable pour déplaire et nuire au peuple canadien. Naturellement le Japon a refusé de faire une convention par écrit, qui pourrait nuire en quoi que ce soit à l'application du traité. Aussi, ce qu'il y avait de mieux à faire c'était d'accepter cette affirmation, ce qui naturellement permettait au gouvernement de s'occuper des Japonais qui viennent de pays autres que le Japon. Quant aux travailleurs qui viennent à la Colombie-Anglaise des îles Hawaï, notre Acte concernant la main-d'œuvre étrangère nous permettra d'arrêter une pareille immigration, et les autorités civiles et les propriétaires de navires des îles Sandwich et d'autres ports du Pacifique ont déjà reçu avis que les Japonais—sauf ceux mentionnés dans le traité, comme les hommes de profession, les

marchands, les étudiants et les voyageurs—ne pourraient débarquer au Canada. On a dit, l'autre jour, qu'un navire portant un grand nombre de Japonais est arrivé à la Colombie-Anglaise et a été empêché de débarquer ses passagers. L'empire du Japon semble exercer une grande autorité sur son peuple, et les autorités japonaises, à Tokio, ont assuré à M. Lemieux que lorsqu'elles ont eu décidé de restreindre cette immigration, elles ont trouvé le moyen de le faire. Naturellement, ce qui arrivera l'été prochain servira à prouver si elles sont capables de restreindre ou non l'immigration en question. Il aurait été malheureux de recourir à d'autres moyens, parce que le commerce entre le Japon et le Canada augmente d'année en année, et il est probable qu'il augmentera encore davantage à l'avenir, et je puis dire que le peuple du Japon est plus sympathique au Canada qu'il ne l'est aux Etats-Unis. Aussi, il serait regrettable que cette convention ne fût pas respectée dans son intégrité. Autant qu'on peut en juger par la correspondance qui a été échangée et par les déclarations que M. Lemieux a faites dans un autre endroit, il semble qu'il est bien convaincu de la sincérité des Japonais qui ont promis de restreindre l'émigration de leurs nationaux. Le gouvernement japonais semble exercer une plus grande autorité sur le peuple que la plupart des autres peuples, à preuve que des passeports sont donnés aux personnes qui désirent quitter leur pays pour aller à un certain endroit ; et ces personnes sont coupables de délit si elles se rendent dans un pays autre que celui qui est mentionné dans leurs passeports.

Je crois que nous pouvons, à la suite de ces explications, exprimer la conviction que des incidents comme ceux qui se sont produits l'année dernière à cause de l'immigration trop considérable des Japonais, ne se répèteront plus à la Colombie-Anglaise.

La plus grande partie des Japonais, arrivés jusqu'à présent en Canada, nous ont été amenés par des compagnies ayant passé des contrats pour fournir des ouvriers aux compagnies de chemins de fer, aux propriétaires d'usines ou de moulins, aux exploitations minières et autres industries. Nos lois interdisent entièrement l'entrée en Canada d'ouvriers autres que ceux du Japon, s'ils nous arrivent en vertu de contrats de cette nature ; mais quant aux ouvriers japonais, j'ai lieu de croire que la mission de M. Lemieux sera un succès, et un avenir prochain nous le dira. D'ici à quatre ou cinq mois, nous aurons, je l'espère, la preuve que la promesse faite par le gouvernement japonais n'est pas seulement sincère ; mais que ce dernier a pris des mesures pour la réaliser.

L'honorable M. LOUGHEED : L'explication donnée par mon honorable ami, le secrétaire d'Etat n'a pas une précision de nature à satisfaire la Chambre. Il m'est impossible, d'après les remarques faites par mon honorable ami, de connaître ce qu'est réellement la politique du gouvernement sur cette question. Devons-nous comprendre que le gouvernement est opposée à l'immigration de Japonais, ou favorable à la libre entrée de ceux-ci en Canada ? Que cette immigration soit laissée libre, ou quelle soit soumise à certaines restrictions, une chose apparaît très clairement dans les remarques de mon honorable ami : c'est que le gouvernement ne peut être considéré comme irresponsable du trouble qui a déjà eu lieu. Mais étant donnée la récente attitude prise par le gouvernement—attitude faisant comprendre qu'il est opposé à l'entrée entièrement libre de Japonais en Canada—il nous est permis de conclure que la conduite du gouvernement, en discutant les dispositions du traité existant avec le Japon, n'a pas été irréprochable. Avant la conclusion de ce traité l'attention du gouvernement avait été attirée sur cette très importante question de l'immigration japonaise ; mais il est évident, d'après la correspondance échangée entre le premier ministre du Canada et le représentant du Japon, ici, que le gouvernement canadien est exposé à une immigration illimitée de Japonais, et c'est ce qui l'a engagé à échanger les communications que mon honorable ami nous a lues. Il paraît, toutefois, extraordinaire que, vu ces circonstances le gouvernement du Canada consente à soumettre la restriction de l'immigration japonaise à un simple statut du gouvernement japonais. Il est inutile d'ajouter que le gouvernement japonais peut adopter sur ce sujet une législation contraire aux dispositions du traité existant. Ou bien il pourra abroger ou modifier de temps à autre cette législation, et le fait que le gouvernement japonais se réserve le

droit de restreindre, lui-même, l'émigration de ses sujets au Canada n'est certainement pas une garantie suffisante pour ce dernier. Malgré la conclusion du traité que je viens de mentionner le gouvernement japonais pourra révoquer ou modifier sa législation relative à l'émigration. Bien que l'attention publique ait été attirée sur cette importante question ; bien que la politique du gouvernement soit celle que j'ai indiquée —et qui est opposée à l'immigration illimitée d'ouvriers japonais en Canada —notre gouvernement a dàlibérément accepté une entente avec le Japon, en vertu de laquelle les sujets de ce pays sont placés précisément sur le même pied que les citoyens du Canada, eux-mêmes, quant à leur liberté d'entrer et de résider en Canada. Il est inutile à mon honorable ami de nous parler de la loi concernant les ouvriers étrangers (Alien labour law), comme restreignant d'une manière quelconque l'importation d'ouvriers japonais en vertu d'un contrat, en présence du traité que je viens de mentionner. Mon honorable ami doit savoir très bien,—non seulement en sa qualité d'homme de loi, mais aussi en sa qualité d'homme d'Etat de plusieurs années d'expérience,—que d'après les conditions du traité conclu, notre loi concernant les ouvriers étrangers ne peut être appliquée. Notre gouvernement, après avoir découvert l'erreur qu'il a commise en accordant aux Japonais le droit illimité d'entrer et de résider dans notre pays, a envoyé l'un de ses membres au Japon, et il nous exprime, aujourd'hui, la satisfaction que lui fait éprouver les promesses qui lui ont été faites par le gouvernement japonais. Mais mon honorable ami s'est bien gardé de donner à la Chambre les renseignements qu'elle a le droit d'obtenir, c'est-à-dire de lui faire connaître les propositions faites au gouvernement japonais par le représentant du gouvernement canadien, et quelles sont les propositions auxquelles le gouvernement japonais n'a pu acquiescer. Mon honorable ami peut-il nous faire connaître maintenant ces propositions ? La Chambre et le pays ne seront peut-être pas satisfaits de simples promesses diplomatiques faites par un gouvernement étranger qu'il tiendra dûment comptes des conditions particulières dans lesquelles se trouve le Canada. Assurément, le représentant canadien au Japon a dû envoyer à notre gouvernement certaines communicàtions au cours de ses négociations. Ou bien, il a dû discuter certains sujets sur lesquels il ne s'est pas trouvé d'accord avec le gouvernement japonais. Mais je ne veux pas pour le moment poser d'autres questions, parce qu'il est probable que, durant la présente session, des renseignements plus détaillés nous seront fournis. J'ajouterai, toutefois, que, tout en attachant une haute importance aux informations qui viennent de nous être données par mon honorable ami, le devoir du gouvernement est de nous faire connaître davantage la nature des propositions faites de part et d'autres, ainsi que les relations qui existeront à l'avenir entre l'empire du Japon et le Canada sur cette importante question de l'émigration japonaise.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Puis-je savoir de l'honorable secrétaire d'Etat s'il se propose de déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre les membres du gouvernement canadien et le consul général japonais, au Canada, afin de nous permettre d'en prendre connaissance? Je fais cette demande parce que tant de commentaires ont été faits sur la nature de cette correspondance que l'intérêt du gouvernement et du public requiert que nous en connaissions le contenu. On a dit, comme le sait mon honorable ami, que M. Nossé fit certaines promesses au gouvernement canadien avant que ce dernier accepta le traité conclu entre la Grande-Bretagne et le Japon. L'intérêt du gouvernement et du public exige, selon moi, que nous prenions connaissance de cette correspondance. Je crois devoir faire remarquer que, pour ce qui regarde l'acceptation par le Canada de traités conclus par la mère patrie avec différents pays, l'ancien gouvernement du Canada avait adopté une politique parfaitement définie. Je parle avec assurance sur ce point, parce que l'examen de la correspondance du ministre du Commerce et de l'Industrie relative à ces traités était généralement renvoyé à mon département, et, si ce n'est dans un très petit nombre de cas d'une importance secondaire, se rapportant à quelques pays étrangers de la côte du Pacifique, l'ancien gouvernement eut pour politique de ne jamais être partie à ces traités, et cela pour la raison suivante : nous ne savons pas au juste

quand le Canada pourrait juger à propos d'établir avec des pays étrangers des relations commerciales réciproquement avantageuse ,et nous étions d'avis que, si le Canada devenait partie à des traités conclus par le gouvernement impérial, il se trouverait par là même privé de l'autonomie à laquelle il prétend avoir droit. Dans cette condition, nous ne serions plus en état de nouer des relations commerciales avec des pays étrangers situés dans les diverses parties du monde où il nous serait avantageux de le faire. C'est cette politique que l'ancien gouvernement a suivie à l'égard de tous les traités conclus au cours d'une longue période. J'ajouterai que certaines difficultés se sont présentées au sujet de la clause accordant le traitement de la nation la plus favorisée et contenue dans les différents traités. L'ancien gouvernement représenta aux autorités impériales l'à-propos qu'il y avait d'abroger les traités conclus entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, la Belgique et plusieurs autres pays, vu que ces traités liaient le Canada et l'empêchaient d'établir des relations d'un caractère privilégié avec la mère patrie. Ayant en vue cette politique et se rappelant les difficultés qui se présentèrent dans diverses occasions lorsqu'il était question de développer notre commerce ou d'établir avec la mère patrie des relations plus libérales, l'ancien gouvernement refusa toujours de devenir partie à ces traités. Si mon honorable ami veut jeter les yeux sur le traité auquel il est maintenant fait allusion, il trouvera que sa 19e clause prescrit ce qui suit :

> Les stipulations du présent traité seront applicables conformément aux lois de toutes les colonies et possessions lointaines de Sa Majesté britannique, si ce n'est celles ci-après dénommées, c'est-à-dire, sauf...

Puis, la 19 clause contiuue en énumérant de nouveau les différents pays, et la clause suivante est ainsi conçue :

> Pourvu toujours que les stipulations du présent traité seront applicables à chacune des colonies ci-dessus nommées, ou à chacune des possessions lointaines au nom desquelles un avis à cet effet aura été signifié au gouvernement japonais par le représentant de Sa Majesté britannique à Tokio dans le délai de deux ans à partir de la date l'échange de la ratification du traité.

Avant l'expiration des deux années, le gouvernement actuel est devenu partie aux dispositions et conditions de ce traité.

L'honorable M. SCOTT : Oh non ; nous sommes devenus partie à ce traité, il y a trois ans. Ce traité fut conclu en 1894.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je viens de lire un extrait du traité que le gouvernement canadien actuel a accepté. Le traité fut en premier lieu conclu en 1894, et c'est la convention sur laquelle mon honorable ami a appelé l'attention, et à l'occasion de laquelle l'ancien gouvernement échangea une correspondance avec les autorités impériales ; mais le présent arrangement fut ratifié par le gouvernement actuel en 1907 et la ratification avait eu lieu à Tokio, le 12 juillet 1906, c'est-à-dire, la ratification du traité tel que récemment amendé. J'ai remarqué que mon honorable ami, au cours de ses explications, confondait le traité primitif de 1894 avec le traité auquel le gouvernement actuel est devenu partie, et c'est pourquoi j'ai pris la liberté d'appeler l'attention sur les faits qui, comme on le voit, ne sont pas conformes à ce qui vient d'être représenté par mon honorable ami. J'ai tenu pour la justification de l'ancien gouvernement à faire connaître précisément à la Chambre ce que fut la politique de ce gouvernement sur toutes ces questions. Je serais très heureux si mon honorable ami consentait à déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance sur laquelle j'ai appelé l'attention, et dont il nous a lu quelques extraits.

L'honorable M. SCOTT : J'ai l'intention de déposer sur le bureau de la Chambre les lettres dont j'ai lu des extraits. Je n'ai aucune objection à ce que ce dépôt soit fait.

L'honorable M. LOUGHEED : La correspondance est-elle maintenant complète ? Certaines propositions ont été apparemment soumises au gouvernement impérial par le représentant canadien en discutant la question de restreindre l'immigration japonaise. Mon honorable ami pourrait voir, en relisant une autre lettre qu'il nous a soumise, que ces propositions furent rejetées. Les représentants du gouvernement japonais ont répondu que ce dernier ne pouvait acquiescer à ces propositions. Celles-ci sont-elles contenues dans la corespondance qui est maintenant devant nous ?

L'honorable M. SCOTT : Oh non ; M. Nossé n'a eu rien à faire avec les négociations.

L'honorable M. LOUGHEED : M. Nossé n'a eu rien à faire avec cette question, ces propositions ayant été faites directement au gouvernement du Japon. Quelles sont ces propositions auxquelles il est fait allusion dans cette lettre ?

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur croit-il que les relations diplomatiques entre deux pays doivent être traités de cette manière ? Croit-il que la correspondance diplomatique échangée chaque jour, ou chaque semaine, est toujours livrée au public ? Elle est jetée au feu si les parties ne s'accordent pas. La conservation de cette correspondance ne servirait à rien de bon. Plusieurs propositions ont été faites des deux côtés. Le gouvernement japonais considèrerait probablement comme très inconvenant le fait de soumettre au parlement ces propositions. Il est, comme tout autre gouvernement, très susceptible sur une question de cette nature. Le règlement final est celui que j'ai lu à la Chambre, c'est-à-dire la lettre envoyée par le ministre des Affaires étrangères, et ce que nous avons à faire est d'accepter sa promesse comme étant tout ce qu'il nous est possible d'obtenir. Le traité pourra être ultérieurement dénoncé en donnant un avis de six mois—ce qui est un délai très court. Naturellement, si le Japon négligeait ou refusait de se conformer aux stipulations, il faudrait alors s'occuper de l'autre question ; mais d'après tout ce qui ressort de la correspondance et des négociations en cours, je crois que l'assurance donnée par le gouvernement japonais doit nous inspirer la plus grande confiance. Le gouvernement japonais désire sincèrement faire disparaître la cause des difficultés soulevées par la trop grande immigration japonaise en Canada. Quant à l'autre question soulevée par l'honorable sénateur de Hastings, il ne m'a pas tout à fait bien compris. Tous les gouvernements qui se sont succédés en Canada, depuis quarante ans, ont fermement refusé d'être compris dans les traités négociés par le gouvernement impérial. Dans les temps qui précédèrent la confédération, ce dernier ne nous consulta pas très souvent avant de conclure ses traités de commerce. Quant au dernier traité il dit formellement : " Et les colonies ou les autres parties éloignées de l'empire ". Depuis l'établissement de la confédération, nous avons le privilège d'être consultés dans les négociations de traités commerciaux, et c'est ce qui explique pourquoi tous les gouvernements du Canada ont pu s'opposer à ce que ce dernier fût compris dans ces traités impériaux. Le gouvernement actuel a fait un pas de plus, et il a aussi réussi à faire dénoncer des traités conclus avec deux gouvernements étrangers, parce que l'application de ces traités embarrassait très sérieusement le Canada. Je veux parler des traités conclus avec l'Allemagne et la Belgique, qui étaient tout-à-fait déraisonnables et injustifiables. Malgré certaines difficultés dressées devant nous, nous avons réussi à faire comprendre au gouvernement impérial qu'il était de l'intérêt de tout l'empire de dénoncer ces traités. Les parties éloignées de l'empire trouvent un grand avantage dans le fait d'être libérées de ces traités. Je n'ai pas insinué que l'ancien gouvernement ait adhéré au traité japonais. On lui posa, en 1894, la question suivante : " Voulez-vous être partie au traité avec le Japon ? Une longue correspondance s'ensuivit naturellement, et l'ancien gouvernement déclara qu'il ne consentirait à être partie à un traité avec le Japon que sous la condition qu'il serait entendu que ce traité ne porterait aucune atteinte à la législation que le Canada pourrait adopter relativement à l'immigration, et qui pourrait avoir pour objet de prohiber à son gré cette immigration. Telle était la condition posée par le gouvernement canadien lors de la cessation des négociations. Elles cessèrent lors du changement de gouvernement. Le nouveau gouvernement constitué, en 1896, crut que ses prédécesseurs avaient agi sagement et prudemment, et il aurait très probablement marché sur leurs traces s'il ne se fut aperçu qu'il valait mieux aller plus loin en attendant le moment où nous n'aurons plus rien à faire avec les traités de l'empire. C'est pourquoi nous avons annoncé que nous refusions d'être partie à ce traité ,et il s'est trouvé en vigueur pendant une période de neuf années. Notre commerce avec le Japon, durant cette période, a commencé à donner plusieurs signes importants de développement. Les Etats-Unis, de leur côté, développaient leurs relations commerciales avec le même pays, et le Japon a fait comprendre qu'il préférait faire du commerce avec le Canada, et c'est ce qui nous a fait considérer la question de savoir s'il nous

serait avantageux d'accepter les conditions du traité—et je n'ai pas besoin de répéter ce que j'ai déjà dit sur ce point. Nous avons accepté ce traité sous la réserve de certains règlements portant que l'émigration japonaise serait restreinte. Mais, aujourd'hui, on adopte une autre méthode. Nous sommes convaincus de la sincérité du Japon, et nous savons qu'il est capable de la dominer. S'il manquait de le faire, nous pourrons par un avis de six mois, dénoncer le traité. Je suis sûr qu'il ne sera aucunement nécessaire de recourir à cet avis, et que nos relations commerciales avec le Japon, continueront d'être excellentes. Les Japonais désirent faire du commerce avec nous, et, d'un autre côté, le Canada doit s'efforcer d'agir de manière à répondre au désir qu'a la mère patrie de maintenir son alliance avec le Japon. Ce dernier pays a été un allié sincère et utile du Royaume-Uni dans ce qui concerne les régions asiatiques du monde. Notre devoir est par suite d'accepter certaines conditions qui ne nous sont pas entièrement agréables. La mère patrie fait beaucoup pour nous, et nous devons faire quelques légers sacrifices en retour. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons tenu à conclure avec le Japon un arrangement aussi satisfaisant que possible. Nous avons obtenu l'approbation de la mère patrie. Toutes les parties intéressés en sont satisfaites et nous croyons qu'il sera honnêtement exécuté.

L'honorable M. LANDRY : Devons-nous comprendre par cette déclaration du ministre que M. Lemieux a été envoyé au Japon sans être muni d'aucune instruction ?

L'honorable M. SCOTT : La mission de M. Lemieux, telle qu'elle a été définie par l'arrêté du conseil, était de représenter au Japon les conditions dans lesquelles le Canada se trouve placé par une immigration considérable de Japonais qui lui arrive dans un endroit où la population blanche est encore comparativement peu nombreuse.

L'hon. M. LANDRY : Cet arrêté du conseil contient-il les propositions que M. Lemieux devait faire au Japon ?

L'honorable M. SCOTT : Oh! non.

L'honorable M. LANDRY : Ces instructions étaient-elles simplement verbales ?

L'honorable M. SCOTT : Oui. Personne ne pouvait prévoir comment la difficulté pourrait être résolue, ou quel serait l'arrangement que le Japon serait disposé à conclure. Quand deux hommes essaient de conclure un marché, l'un n'est pas prêt à accepter immédiatement les propositions de l'autre et vice versa ; mais, après avoir discuté ces propositions, l'un et l'autre finissent par s'entendre sur la base d'un arrangement.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : J'ai cru comprendre dans les explications ministérielles que l'acceptation par le Canada du traité anglo-japonais, ou plutôt que les conditions auxquelles le gouvernement canadien est devenu partie à ce traité, sont que ce dernier n'entravera aucunement l'application de la politique d'immigration du Canada.

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : S'il en est ainsi, où est le document qui le constate ?

L'honorable M. SCOTT : Mon honorable ami ne m'a pas bien compris. Ce que j'ai dit, c'est que l'ancien gouvernement a refusé d'être partie à tout traité devant empiéter sur le droit qu'a le Canada d'adopter des lois réglant l'immigration. C'est l'ancien gouvernement qui a pris cette attitude. Nous avons été amenés à donner notre adhésion au traité parce que M. Nossé nous a représenté à diverses reprises que le Japon avait l'intention de restreindre l'émigration de ses sujets. Nous avons été amenés à croire que M. Nossé occupait une position plus élevée que celle d'un simple consul, et qu'il était autorisé à nous parler avec une pleine autorité. Il n'était pas probablement revêtu du pouvoir de conclure, lui-même, un arrangement ; mais le gouvernement canadien s'est guidé d'après les représentations de ce consul qui était appuyé par un Acte de la diète impériale du Japon. Cet Acte prescrit qu'un nombre restreint seulement de Japonais sera autorisé à émigrer du Japon pour aller se fixer dans les diverses parties du monde. Cet Acte fixe le nombre de personnes qui sera autorisé dans chaque province à quitter le pays, et prescrit en outre que chaque Japonais voulant émigrer doit obtenir un permis ou passeport, et qu'il sera passible d'une amende s'il se préente dans

un pays étranger où son passeport ne l'autorise pas à se rendre.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Ces représentations ont-elles été faites par le consul général Nossé ? Sont-elles contenues dans un document ; ou existent-elles sous une forme autre que celle de la simple conversation tenue entre les personnes qui ont négocié avec l'agent du gouvernement canadien ? Et si des représentations de ce genre existent, seront-elles déposées sur le bureau de la Chambre afin que nous sachions ce qu'elles contiennent ?

L'honorable M. SCOTT : Elles sont contenues dans la correspondance, et j'en ai lu des extraits. Cette correspondance sera déposée sur le bureau de la Chambre.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Le dépôt sur le bureau de la Chambre n'est pas suffisant, à moins que la correspondance ne soit imprimée dans le procès-verbal Il s'agit d'une question brûlante, et je désire prendre connaissance des faits. Si la correspondance était imprimée dans le procès-verbal, il ne serait pas nécessaire de la renvoyer au comité des impressions.

L'honorable M. LANDRY : Est-il entendu qu'elle sera imprimée dans le procès-verbal?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Le travail de transcription sera exempté par cette impression dans le procès-verbal.

L'honorable M. SCOTT : Oh oui, et je ne m'y oppose pas ; mais la transcription requerra quelque temps.

LOI MODIFIANT L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill n° 3 intitulé : " Loi modifiant l'Acte des chemins de fer.

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. YOUNG : Je propose que le bill soit lu la deuxième fois lundi prochain.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je tiens à faire remarquer que tous ces bills—quelqu'en soit la nature—devraient être expliqués lors de la deuxième lecture, afin d'éviter les discussions qui ont eu lieu si souvent sur la présentation d'un rapport du comité des chemins de fer ou de tout autre comité, alors que les membres soulèvent des objections parce qu'ils prétendent ne rien connaître du contenu du bill. Si une courte explication était donnée lors de la deuxième lecture, tout honorable membre saurait pourquoi son vote est demandé sur ce bill.

L'honorable M. YOUNG : Cette suggestion est parfaitement juste et raisonable.

La motion est adoptée.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivants sont lus une première fois :

(Bill A) intitulé : " Loi modifiant la Loi des chemins de fer en ce qui concerne la fourniture de liqueurs enivrantes aux employés en fonctions ".—(L'honorable M. McMullen.)

(Bill 9) intitulé : " Loi concerant les arpentages des terres publiques du Canada et les arpenteurs fédéraux ".—(L'honorable M. Scott.)

(Bill 13) intitulé : " Loi concernant la British Columbia Southern Railway Company ".—(L'honorable M. Young.)

(Bill 14) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company ".—(L'honorable M. Beith.)

(Bill 15) intitulé : " Loi concernant l'Esquimalt and Nanaïmo Railway Company ".—(L'honorable M. Young.)

(Bill 24) intitulé : " Loi concernant la West Ontario Pacific Railway Company ".—(L'honorable M. McMullen.)

(Bill 26) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Manitoba and North-Western Railway Company of Canada ".—(L'honorable M. Watson.)

RAPPORT CONCERNANT L'ASSURANCE DU SERVICE CIVIL.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable secrétaire d'Etat pourrait-il nous dire si parmi les rapports déposés sur le bureau de la Chambre, aujourd'hui, se trouve le rapport indiquant les opérations d'assurance du service civil, pendant l'année dernière.? Ce rapport est requis annuellement en vertu

d'un statut adopté en 1893. L'année dernière, il fut constaté qu'il n'avait pas été distribué aux membres du Sénat depuis des années. J'ai appelé l'attention de mon honorable ami sur ce sujet, et nous avons reçu le rapport couvrant les opérations de l'année dernière.

L'honorable M. SCOTT : Je m'en enquerrai, et je présume que c'est le ministère des Finances qui est chargé de le préparer ?

L'honorable M. FERGUSON : Oui.

L'honorable M. SCOTT : J'attirerai l'attention sur ce sujet.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à 3 heures, p.m.

SENAT.

Séance du jeudi, 23 janvier 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures, p.m.

Prière et affaires journalières de routine.

REFORME DU SENAT.

MOTION.

L'honorable M. McMULLEN :

Que vu l'agitation relative aux services rendus par le Sénat comme formant partie de notre système législatif et vu la critique tant dans le Parlement que dans la presse au sujet des nominations à cette Chambre;

Il est désirable, de l'avis de cette Chambre, que la question du mode de nomination et de la durée du terme pour lequel ces nominations seront faites, à l'avenir, soit prise en délibération, et ce système remodelé.

En faisant cette motion, j'assume—je le sens—une trtès grande responsabilité en abordant la question de l'existence et de l'organisation du Sénat. C'est un sujet qui a été considérablement discuté, depuis un grand nombre d'années, dans la presse canadienne, et il a aussi été discuté dans l'autre Chambre. C'est certainement une question importante. Nous vivons dans un âge démocratique et le peuple est sensé avoir quelque chose à dire sur le choix de ceux qu'il charge de faire des lois pour lui. Dans ces circonstances, la question de savoir si le Sénat doit être maintenu sous sa forme actuelle—c'est-à-dire, si ces membres doivent être nommés à vie par la couronne—ou s'ils doivent être nommés par quelque autre corps tel que la législature locale ; ou s'ils doivent être nommés de toute autre manière qu'ils le sont à présent, est un sujet qui est maintenant discuté par tous ceux qui s'intéressent aux affaires publiques. Nous savons qu'aucune constitution écrite n'est parfaite. Nous sommes régis, nous-mêmes, par une constitution écrite et nous savons par l'histoire des autres nations que les constitutions ont besoin d'être modifiées de temps à autre. Le peuple des Etats-Unis a modifié lui-même en différents temps sa constitution. Bien que notre existence sous le nom de "Puissance du Canada" remonte à une quarantaine d'années, notre constitution a été très peu modifiée. Elle fut modifiée d'abord relativement à la question d'accorder des conditions plus favorables à la Nouvelle-Ecosse. et quelques autres amendements d'une faible importance ont été également adoptés depuis l'établissement de la confédération des anciennes provinces canadiennes. L'intention des pères de cette confédération fut de choisir les sénateurs parmi les meilleurs éléments de notre population. J'ai lu avec soin les paroles prononcées par sir John Macdonald, l'un des premiers hommes d'état d'alors, et aussi les paroles prononcées par l'honorable Geo. Brown. Ces deux hommes d'état furent d'avis qu'il était désirable que le Sénat fût composé, principalement d'hommes doués d'une grande expérience et possédant des états de service d'un caractère élevé ; d'hommes, enfin, remarqués dans le milieu où ils avaient vécu et fait leurs preuves. Malheureusement. ce principe ne fut pas suivi.

L'honorable M. POWER : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. McMULLEN : Après quelque temps. le choix fut fait seulement et simplement parmi les hommes appartenant à l'un des deux partis politiques. Au début de la confédération, quelques membres du conseil législatif furent laissés de côté. Il n'y eut pas de place pour eux dans le Sénat vu le fait que le nombre de sénateurs à nommer pour chacune des deux plus anciennes provinces avait été fixé à vingt-

quatre, et qu'un nombre analogue devait être divisé entre les deux plus petites provinces maritimes. Dans le cas d'Ontario, quelques membres distingués de l'ancieu conseil législatif furent laissés de côté alors et jamais repris subséquemment. L'honorable John McMurrich, de Toronto, qui avait été un membre de l'ancien conseil législatif, fut de ce nombre. On s'attendait alors à ce qu'il serait nommé au Sénat pour remplir la première vacance qui se produirait ; mais il ne le fut pas, et l'on considéra ce fait comme l'une des premières atteintes portées aux arrangements conclus entre les deux partis politiques.

A partir de ce jour jusqu'à présent, le parti au pouvoir a toujours nommé au Sénat ses propres amis, à une ou deux exceptions près, qui furent faites au début de la confédération. L'une de ces exceptions fut la nomination de John McDonald, de Toronto, qui était, sous plusieurs rapports, un homme éminent et devint un membre distingué de cette Chambre pendant quelques années. Il occupait une position très élevée dans la cité de Toronto en sa qualité de marchand en gros, et fut un grand chef parmi les méthodistes du pays. Bien que libéral, il fut nommé au Sénat par sir John Macdonald. Un autre libéral, M. O'Donohoe, un habile avocat de Toronto, fut, lui aussi, pour des raisons mieux connues de sir John Macdonald et de ses collègues, nommé au Sénat ; mais telles furent les deux seules exceptions qui frappent présentement ma mémoire.

L'honorable M. POIRIER : Le sénateur Snowball ne fut-il pas nommé aussi par le gouvernement conservateur ?

L'honorable M. McMULLEN : M. Snowball n'était pas un partisan bien tranché.

L'honorable M. POIRIER : Oh, oui.

L'honorable M. McMULLEN : Il était tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Je n'ai mentionné que les deux noms que j'ai connus dans la province d'Ontario. S'il y en a eu d'autres appartenant à d'autres provinces, je laisse à ceux mieux renseignés que moi sur eux, de nous les citer. Pendant plusieurs années, les sénateurs ont été nommés par le gouvernement du jour et choisis parmi ses partisans. Ce principe fut suivi trtès rigoureusement sous le régime de sir John Macdonald, et si ce principe a été subséquemment suivi pas ses successeurs et mes amis, les libéraux arrivés au pouvoir, c'est simplement parce qu'ils se sont trouvés jusqu'à un certain point forcés de se conformer à cette pratique. C'est pourquoi plusieurs hommes, en Canada, qui auraient dû être appelés au Sénat, qui eussent fait des sénateurs admirablement doués, n'y sont jamais parvenus. Telle est l'historique des nominations au Sénat. Comme je l'ai dit déjà, une agitation est faite depuis quelque temps en vue d'amener la réforme de la constitution de ce corps. La questiou est de savoir quels sont les changements à faire—si ces changements sont requis. A mon humble avis un changement devrait être fait, et la raison qui le requiert, c'est qu'il est très désirable que le pouvoir dont le gouvernement est revêtu—quelque soit le parti auquel ce dernier appartient—soit considérablement amoindri en matière de patronage. A mon humble avis, le pays y gagnerait beaucoup si tout gouvernement—grit ou tory—était obligé de compter principalement sur le mérite de sa propre politique pour obtenir l'appui du public ; si ceux qui sont élus comme députés aux Communes, n'avaient en vue que les intérêts du pays en général, et si le gouvernement n'avait pas quelque chose propre à les tenter, à leur offrir pour les influencer et les attacher au parti ayant charge de l'administration des affaires publiques. C'est un mal que j'ai observé pendant que je siégeais comme membre de l'opposition dans les Communes, c'est-à-dire, pendant une période de quatorze années.

J'ai connu là, d'excellents hommes qui furent tentés de quitter les rangs du parti réformiste pour devenir de serviles adhérents de l'autre parti qu'ils appuyèrent pendant des années en attendant le prix de leur tergiversation, et, dans certains cas, ce prix ne fut jamais payé la récompense n'ayant jamais été accordée. Je suis aussi d'opinion qu'aucun gouvernement ne devrait pouvoir se trouver en état de conserver ses partisans en leur offrant des positions séduisantes. Nous savons parfaitement bien que dans les deux partis—je l'admets—il est généralement compris que, si des hommes ne restent pas constamment dans les rangs de leur parti, il est peu probable qu'ils puis-

sent obtenir du pouvoir une récompense sous forme d'une nomination à un poste quelconque. C'est là un côté vicieux de notre système de gouvernement, et nos Communes, au lieu de discuter la question de réorganiser le Sénat, feraient bien de prendre en considération les conditions dans lesquelles elles se trouvent elles-mêmes. Notre Chambre basse, en effet, a, à mon humble avis, autant besoin, si non plus, d'être réorganisée que le Sénat. La Chambre des communes est composée d'un trop grand nombre de membres. Si la représentation de la Chambre des communes était réduite, aujourd'hui, d'une moitié, je crois que la bonne administration des affaires publiques y gagnerait. La besogne parlementaire pourrait être expédiée plus rapidement. Elle requerrait des sessions moins longues que celles que nous avons à présent, et nous serions délivrés de ce verbiage sans fin qui nous est maintenant infligé. Nous avons subi beaucoup trop de ce verbiage depuis trois ou quatre ans. Nous, en notre qualité de sénateurs, d'après tout ce que j'en sais, avons toujours été prêts à expédier la besogne législative au mieux des intérêts du pays. Cependant, au lieu de prendre l'initiative et d'expédier promptement la part qui lui revient dans le travail législatif et de l'expédier au Sénat le plus promptement possible, la Chambre des communes se livre, nuit et jour, à des discussions illimitées, qui, à la fin, se réduisent à peu de choses ou même à rien. Mais quels sont les faits ? Prenez le rapport des débats des Communes ; parcourez-le, et il faudra que vous n'ayez rien à faire pour pouvoir le lire jusqu'à la fin. Voyez l'énorme dimension qu'ont les volumes composant le " Hansard " de cette Chambre basse. Je ne crois pas qu'il y ait un seul canadien pouvant dire qu'il a lu page par page les divers volumes du " Hansard ", ou les discours en entiers prononcés par les membres des Communes.

L'on pourrait, je crois, faire de l'économie si le nombre des représentants dans la Chambre des communes, était réduit. Chaque membre des Communes reçoit $2,500 par année et représente en moyenne 25,000 âmes. Dans les Etats-Unis, tout membre du Congrès représente en moyenne 150,000 âmes. Il y a donc dans notre Chambre des communes six membres contre un seul dans le Congrès américain. Ces six membres nous coûtent $15,000 par année, tandis qu'aux Etats-Unis, la représentation correspondant à celle-ci ne coûte que $7,500. Ce fait établit péremptoirement que la Chambre des communes nous coûte un montant plus élevé que ce qui est réellement nécessaire, et, à mon humble avis, une agitation devrait être faite pour amener une réduction du nombre de ses membres. Sur ce qui regarde la méthode maintenant suivie pour la nomination des sénateurs—qui est faite par la couronne—et sur ce qui regarde les changements suggérés, je dirai quelques mots. Quelques-uns suggèrent que les membres du Sénat soient élus par la législature provinciale, et d'autres croient qu'ils devraient être choisis par le vote populaire. Nous avons actuellement en Canada un droit électoral très étendu ; mais je crois sérieusement qu'une erreur a été commise, lorsque le droit de vote a été donné à tout homme dont le revenu est au moins de $150 par année. Les électeurs de cette catégorie possèdent ainsi un droit de vote pour les membres de la législature locale et pour les fins municipales. Tout homme gagnant au moins $150 par année est inscrit sur la liste électorale. Sous l'application de notre système électoral, un homme en possession du droit électoral peut quitter notre territoire dans les vingt-quatre heures, ou en moins de temps encore, avec tout ce qui lui appartient—ce qui peut n'être qu'un modeste sac de voyage—et se rendre aux Etats-Unis, où nous n'aurons plus rien à faire avec lui. Nous avons donc, je crois, commis une erreur en étendant comme nous l'avons fait, le droit électoral, et je suis opposé à ce que les deux Chambres du parlement soient élues directement par le peuple. S'il faut que nos deux Chambres législatives soient électives, l'une d'elle—le Sénat— devrait être élue d'après un autre mode. Si les deux Chambres du parlement étaient élues directement par le peuple, il s'ensuivrait que le pays se donnerait deux voix pour discuter ses intérêts devant le parlement—l'une dans le Sénat, l'autre dans la Chambre des communes. Si notre système parlementaire était ainsi modifié, il est bien probable que les deux Chambres réclameraient des pouvoirs égaux, et il est difficile de prévoir le résultat. Les deux Chambres pourraient devenir en conflit et se trouver dans une

impasse. Il n'est donc pas désirable que nous ayons deux Chambres élues directement par le peuple. Une meilleure méthode s'offre à nous. Je ne crois pas, toutefois, que la législature provinciale doive être chargée du choix des sénateurs. Cette législature a ses propres affaires à administrer. C'est, je le sais, la méthode en vigueur aux Etats-Unis ; mais je ne suis pas prêt à dire qu'elle est la meilleure. J'admets que toute province de la confédération devrait pouvoir prendre part à l'élection des membres du Sénat pour y être représentée. Ce serait très juste. Pour remplir les vacances dans le Sénat la meilleure méthode, je crois, serait de confier ce travail à une convention composée des membres des Communes et des sénateurs représentant la province intéressée, et cette convention pourrait élire par voie de scrutin les sénateurs destinés à remplir les vacances. Dès l'ouverture d'une session parlementaire, on annoncerait les vacances qu'il y a remplir, disons par exemple, pour la Nouvelle-Ecosse. Immédiatement après, les membres des Communes représentant la Nouvelle-Ecosse, tant réformistes que conservateurs, ainsi que tous les sénateurs de cette province, recevraient avis de s'assembler dans une certaine chambre à la disposition du Sénat pour choisir par voie de scrutin les hommes de la Nouvelle-Ecosse devant remplir les vacances en question.

L'honorable M. LANDRY : Ce serait la règle dite " power rule ".

L'honorable M. McMULLEN : Le greffier du Sénat pourrait agir alors comme officier-rapporteur. Un vote par voie de scrutin serait pris et le choix serait ainsi fait. Les noms seraient ensuite rapportés au secrétaire d'Etat qui pourrait, à son tour, faire rapport de ce choix à Son Excellence. Puis Son Excellence émettrait à l'égard des hommes ainsi élus une commission leur enjoignant d'occuper la position de sénateurs pour remplir les vacances créées dans le Sénat. La même procédure pourrait être faite pour les provinces d'Ontario, de Québec et les autres provinces. Sous le régime de cette méthode les affaires fédérales seraient placées exclusivement sous le contrôle de représentants fédéraux ; c'est-à-dire, sous le contrôle de représentants élus pour la gestion des affaires fédérales, ainsi que sous le contrôle de membres du Sénat nommés, ici, pour remplir des devoirs se rattachant à la gestion d'affaires d'un caractère fédéral. Le soin de choisir les sénateurs ne serait pas ainsi confié à la législature provinciale. Celle-ci n'y est pas intéressée. Elle n'est intéressée qu'aux affaires locales—aux affaires d'un caractère exclusivement provincial, et n'a rien à faire avec la législation fédérale. Le droit législatif d'une législature provinciale ne s'étend qu'à sa propre sphère. C'est, suivant moi, cette méthode qui nous conviendrait le mieux si un changement doit être fait. Elle vaudrait, selon moi, beaucoup mieux que tout autre mode suggéré jusqu'à présent ; mais chacun est libre d'exprimer sa propre opinion sur ce qu'il croit être le meilleur mode à adopter. Certains membres de l'autre Chambre semblent croire que le sort du Sénat est entre les mains des Communes ; que celles-ci n'ont qu'à dire un seul mot, à voter une simple résolution statuant que le Sénat doit disparaître, pour en finir avec ce dernier. Avec tout le respect que je dois aux hommes qui ont pris dans les Communes la parole dans ce sens, je dois dire que l'on paraît dans certains quartiers très ignorant relativement aux fonctions exercées par le Sénat et aux travaux exécutés par ce corps. La presse du Canada et la Chambre des communes connaissent très peu de choses relativement au Sénat. Elles ne prennent aucune note sur ce qui est fait, ici. Lors de la dernière session, je me suis efforcé, dans la faible mesure de mes forces, de répondre à certaines critiques dirigées contre le Sénat par un certain journal, de Toronto. J'ai fait alors un examen approfondi des projets de loi dont le Sénat avait eu à s'occuper durant la dernière session, et j'ai constaté que, nonostant le grand nombre de membres des Communes et de comités nombreux nommés par cette dernière Chambre pour épurer les dispositions contenues dans les divers projets de loi qui lui avaient été soumis, j'ai constaté, dis-je, qu'il avait été jugé nécessaire de modifier ces projets de loi après leur dépôt devant le Sénat. Ce dernier a fait, lors de la dernière session, pas moins de deux cent trois amendements aux bills qui lui ont été envoyés des Communes, et quarante-sept de ces amendements se rapportaient même à des bills du gouvernement. En sorte que,

après tout, le Sénat n'a pas été inactif. Cependant, la presse et les Communes semblent l'ignorer tout à fait. Les bills sont amendés par le Sénat et renvoyés aux Communes. Les amendements sont ensuite lus et agréés, et c'est la seule chose des travaux du Sénat qui soit remarqué. La preuve de ce que je dis présentement peut se trouver dans le journal du Sénat. Puis, dans certains cas, nous, sénateurs, avons été obligés de refondre certains bills. Je me souviens particulièrement d'un cas où il n'est pas resté une seule trace du bill tel que primitivement présenté, si ce n'est le préambule. Je veux parler du bill relatif aux améliorations faites à Fort-Francis. Ce bill avait été adopté par la Chambre des communes et renvoyé au Sénat, puis au comité dont il relevait. Le comité constata qu'un contrat avait été passé entre un entrepreneur et la ville du Fort-Francis, et avant de procéder à un plus omyple examen du bill, il demanda que ce contrat fut déposé devant lui. Cette proposition fut faite, je crois, par l'honorable sénateur de Belleville. L'examen du bill fut suspendu jusqu'à ce que le contrat fut produit. En examinant ce document, l'on trouva que, si le bill était adopté sans amendement, il priverait la ville de tous les avantages que lui offrait le contrat. Quel fut le résultat ? Le Sénat refondit tout le bill, et ne conserva rien de la mesure primitive, si ce n'est le préambule, et il renvoya aux Communes le bill ainsi modifié. Aussi, sans cette intervention du Sénat, les habitants de Fort-Francis eussent été privés des avantages et droits que leur procurait le contrat. Mais en présence de faits de cette nature, vous n'entendez pas moins dire dans les Communes que les sénateurs ne font rien, ou qu'ils ne font que flâner dans leurs fauteuils confortables et ne nous donnent pas l'équivalent de l'indemnité qu'ils reçoivent du pays. Je ne siège pas, ici, depuis aussi longtemps que plusieurs de mes honorables collègues. Jadis, vu mon ignorance, j'ai cru que le Sénat était une nuisance dans le pays. J'admets avoir été de cet avis. Je croyais alors que nous pouvions gouverner le pays sans l'assistance du Sénat ; mais après avoir siégé, ici ; après avoir pris connaissance du travail exécuté par le Sénat, et après avoir constaté que ce travail s'accroît de session en session, je ne vois pas bien, aujourd'hui, comment le Canada pourrait se passer d'un Sénat constitué de quelque manière que ce soit. Vous pouvez l'améliorer ; mais vous ne sauriez le supprimer. Sa suppression serait une affaire extrêmement imprudente. L'histoire du monde fait voir que toutes les nations civilisées ont un parlement composé de deux Chambres, et le Canada, marchant de l'avant parmi les jeunes nations, doit conserver dans un bon état d'efficacité tout le rouage législatif qu'il possède actuellement avec l'espoir que, avec de la diligence et du soin, il se donnera un code de lois des mieux appropriés à ses besoins. Je crois que le Sénat est en état de participer au succès de cette entreprise. A mon avis il pourrait être utilisé de plusieurs manières jusqu'à présent négligées. Le gouvernement pourrait faire participer davantage le Sénat à la législation. Je ne dis pas que le Sénat n'a pas été déjà chargé de prendre l'initiative pour un bon nombre de projets de loi ; mais il aurait pu aussi exercer certaines fonctions confiées à d'autres. Par exemple, je citerai l'enquête faite sur les compagnies d'assurance. Il y a dans le Sénat des hommes qui eussent pu fidèlement et très habilement s'enquérir des opérations d'assurance faites en Canada, et s'acquitter de cette tâche tout aussi bien que l'a fait la commission nommée pour cet objet. Ils eussent pu, dans tous les cas, faire une certaine partie du travail, et si l'on avait jugé alors qu'il était nécessaire de nommer une commission d'enquête, cette nomination aurait pu être faite; mais l'on aurait dû, en premier lieu, demander au Sénat de faire cette enquête. Le Sénat s'est enquis déjà des affaires de la compagnie d'assurance dite " New-York Mutual Reserve Life ", et je crois qu'il s'est bien acquitté de ses devoirs dans cette circonstance. Le résultat de cette enquête a été la présentation d'une loi concernant la compagnie d'assurance. J'ai regretté et cette enquête et cette législation : mais l'une et l'autre ont fait un grand bien. Si le Sénat eût été chargé de l'enquête sur les compagnies d'assurance opérant en Canada, au lieu d'en charger une commission, il aurait pu exercer cette fonction. Relativement aux nominations au Sénat faites par le gouvernement actuel, je n'ai pas remarqué dans la presse que l'on n'y ait trouvé beaucoup à redire, et je dirai plus : les nominations

au Sénat faites par les gouvernements précédents, et, particulièrement sous le régime de sir John Macdonald, furent en général de bonnes nominations. Je ne dis pas que les hommes nommés alors au Sénat n'étaient pas des hommes capables de remplir les devoirs qui leur incombaient, ou n'étaient pas de bons citoyens, ou des hommes représentatifs sous bien des rapports, ou des hommes manquant de sagesse et d'expérience. Je ne trouve aucunement à redire à ce point de vue. Le grief qu'ont la presse et une certaine partie du public contre le Sénat, c'est qu'il n'est pas constitué d'après la meilleure méthode, ou que le mode de nomination des sénateurs n'est pas le meilleur. L'histoire du Sénat, depuis l'établissement de la confédération, fait ressortir une défectuosité qui m'a frappé. Au début de la confédération, la province de la Nouvelle-Ecosse avait dix-huit représentants dont deux seulement appuyaient le gouvernement du jour. Les seize autres y étaient opposés. Cependant, le gouvernement du jour assuma la responsabilité de nommer dix sénateurs, de la Nouvelle-Ecosse. On fit remarquer que cette province était alors sur le point de se révolter, et je m'en étonne peu. Le fait qu'un gouvernement qui n'a que deux partisans sur les dix-huit représentants d'une province, nomme au Sénat dix représentants de cette même province pour faire des lois devant s'appliquer à celle-ci, est certainement une absurdité ; c'est quelque chose de déraisonnable ; c'est faire un emploi imprudent de son pouvoir, et je m'étonne peu que la Nouvelle-Ecosse ait été indignée de se voir traiter de cette manière. J'ai sous les yeux un état indiquant le nombre de bills présentés en premier lieu dans cette Chambre jusqu'à la présente date, et je remarque que le travail du Sénat s'est accru. En 1905, pas moins de quarante-trois bills ont pris naissance dans le Sénat. En 1903, il y en eut vingt-six. En 1902, le nombre fut de vingt-sept. En 1901, dix-sept, et ainsi de suite. En sorte que l'on peut voir que le Sénat n'a pas été inactif et qu'il a pris une part raisonnable aux travaux législatifs. En 1906, le nombre de bills soumis en premier lieu au Sénat a été de trente-cinq. Je n'ai pu me procurer le nombre des bills qui ont pris naissance dans le Sénat, l'année dernière, parce que l'on a modifié la manière de tenir nos registres. Il s'ensuit que je ne puis comparer le nombre des bills du Sénat de l'année dernière avec celui des années précédentes. Je ne désire pas occuper plus longtemps l'attention de la Chambre. Je me suis efforcé d'exposer ce qui me paraît être le meilleur mode à adopter pour la réforme du Sénat ; mais je suis d'avis que, si des changements doivent être faits dans la constitution du Sénat, celle de la Chambre des communes devra, elle aussi, subir quelques modifications, et j'arrive à cette conclusion sans vouloir insinuer rien de blessant à l'égard de cette dernière Chambre. Je le répète, le nombre des membres de la Chambre des communes devrait être réduit de moitié. Le gouvernement ne devrait avoir aucun patronage à donner aux membres des Communes, pouvant les influencer indûment. La constitution des Communes devrait être modifié de manière que le gouvernement ne puisse influencer les membres de cette dernière Chambre par l'offre d'une position ou de toute autre faveur. Le système actuel est vicieux sous ce rapport, et je voudrais qu'il fût modifié de manière que ceux qui reçoivent du peuple le mandat de le représenter dans les Communes, se rendent là pour protéger les intérêts du pays et non simplement pour se gagner une retraite, ou une position confortable pour le reste de leurs jours. Je ne dis pas que tous les représentants du peuple aux Communes n'ont que cet objet en vue ; mais l'expérience du passé nous démontre qu'un grand nombre de ces représentants ne sont mus que par cet objet. C'est un des mauvais côtés de notre système représentatif, et l'on devrait y remédier. Si le Sénat subit aujourd'hui, le feu de ses ennemis, il est juste de faire remarquer que la Chambre des communes, elle aussi, n'est pas invulnérable. Si des changements doivent être apportés à la constitution du Sénat, celle de l'autre Chambre doit être, elle aussi, modifiée. L'amélioration doit s'étendre aux deux Chambres, afin que le rouage parlementaire fonctionne mieux à l'avenir que par le passé.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : J'espère que l'on ne m'accusera pas de présomption si, malgré mon élévation récente au Sénat, je me permets de faire quelques observations sur la motion proposée par

mon honorable ami, le sénateur de Wellington. J'ai, au moins, l'avantage d'avoir pu très récemment observer à distance les actes du Sénat. D'un autre côté, vous venez d'entendre exprimer l'opinion d'un honorable sénateur qui a pu, pendant plus longtemps que moi, juger sur le lieu même le fonctionnement du Sénat tel qu'il est actuellement constitué. Je ne crois pas qu'il y ait, en Canada, une très forte opposition au Sénat. Notre peuple connaît trop bien l'utilité des corps législatifs, et l'importance du parlement du Canada pour ignorer qu'une seconde Chambre est presque nécessaire pour sauvegarder les intérêts soit des plus petites provinces qui font partie de la confédération, soit pour servir de contrepoids à l'opinion publique pouvant quelquefois outrepasser les bornes de la modération dans une Chambre populaire. Jugeant du Sénat comme peut le faire tout homme du dehors, je suis convaincu que, si une réforme devenait nécessaire, il ne faudrait pas la faire dans le sens de ses ennemis d'aujourd'hui. Je crois, en outre, que l'opinion publique n'est pas encore suffisamment éclairée sur les attributions constitutionnelles du Sénat, et ce sont ces attributions qui attirent sur le Sénat des commentaires qui ne lui sont pas aussi favorables qu'ils devraient l'être. Les deux grandes questions qui attirent l'attention publique par la voie de la presse et dans les discussions qui se font devant des assemblées publiques, sont celles du revenu public et de la taxation. Or, le Sénat n'a rien à faire avec ces deux questions. Il ne peut modifier le tarif ; il peut rejeter tout le bill du tarif au péril même de la constitution ; il peut rejeter un bill de subsides ; mais il ne peut le modifier. Puis, si vous prenez en considération le temps employé par les Communes et la presse à discuter ces deux questions ; ainsi que le temps employé à les discuter devant des assemblées d'électeurs, vous constatez que dans la plus grande partie des affaires soumises au parlement, le Sénat ne figure qu'à l'arrière-plan. Et pourquoi ? Ce n'est pas parce que le Sénat est oisif, si je puis m'exprimer ainsi ; ce n'est pas parce que nous n'avons pas des fonctions et une responsabilité d'un caractère sérieux ; mais c'est parce qu'il ne se trouve pas au premier rang des combattants pour aborder ces deux questions. Si nous jetons les yeux sur la position dans laquelle se trouve le Sénat des Etats-Unis avec lequel on compare souvent le Sénat du Canada, nous constatons que cette position est entièrement différente de celle du Sénat canadien. Sur les deux questions que je viens de mentionner, le Sénat des Etats-Unis peut exercer une action puissante. J'ai devant moi un guide du Sénat des Etats-Unis, dans lequel je trouve une liste de ses comités. L'un de ceux-ci est chargé des allocations à faire ; un autre est le comité des finances. Le Sénat des Etats-Unis n'est pas privé du droit de voter des allocations, ou des crédits portant affectation de deniers publics, comme l'est le Sénat canadien. De fait, le Sénat des Etats-Unis a voté, il n'y a que quelques jours, un crédit de douze millions de piastres pour réduire d'autant l'indemnité due par le gouvernement chinois par suite du soulèvement des "Boxers". Une question de cette nature n'aurait pu être réglée par le Sénat canadien. Je n'ai pu m'empêcher de souhaiter que le Sénat des Etats-Unis, pendant qu'il est si bien disposé à se montrer généreux, propose aussi le remboursement de la moitié de la somme payée par l'Angleterre aux Etats-Unis en vertu du traité de Washington, en sus de ce qui leur était dû. Il a été prouvé, en effet, qu'il leur a été payé deux fois plus que le montant requis pour indemniser nos voisins des pertes que leur fit subir le croiseur "Alabama", durant la guerre de sécession des états confédérés du Sud. Le Sénat des Etats-Unis a aussi le droit de s'occuper de questions se rapportant au revenu. Bien qu'il ne puisse prendre l'initiative pour un bill concernant le revenu, il peut l'amender, et nous savons tous que le bill Dingley fut réellement un compromis ; que les amendements que le Sénat fit à ce bill furent en grande partie maintenus, bien qu'ils supprimassent virtuellement le bill original présenté dans la chambre des représentants. Or, le Sénat canadien n'est pas revêtu d'un pouvoir analogue. Placez en avant dans cette grande entité que l'on appelle le parlement du Canada un sénateur ; conférez-lui les attributions que le sénateur des Etats-Unis possède dans des cas comme ceux que je viens de mentionner, et vous verrez bientôt l'importance de notre Sénat s'élever à un niveau qu'il ne peut atteindre, aujourd'hui. Si l'on

pouvait s'adresser à notre Sénat pour obtenir des allocations ou des amendements au tarif, on aurait l'occasion de parler de nous dans ces deux cas qui se rattachent des plus intimement à la prospérité et la taxation du pays. Mais le sénateur des Etats-Unis est encore revêtu d'autres pouvoirs que le Sénat canadien ne possède pas. Le président des Etats-Unis ne peut nommer qui que ce soit à aucun emploi sans que la nomination soit ratifiée par le Sénat. La nomination même des membres de l'exécutif des Etats-Unis est faite par le Sénat—les recommandations du président pour la composition de son cabinet devant être confirmée par le Sénat. Les nominations de consuls et de fonctionnaires des divers départements administratifs doivent être également ratifiées par le Sénat. De sorte que la Chambre haute des Etats-Unis est en relation intime avec le fonctionnement du Congrès, ou du parlement, si je puis appliquer ce terme à un corps législatif des Etats-Unis, tandis que dans ces divers cas, le Sénat canadien est privé de toute initiative et de toute participation par notre constitution ; il est relégué à l'arrière-plan et se trouve virtuellement exclus de la sphère la plus active de notre politique nationale. Il me semble qu'il y a assez de sens commun dans le pays et assez d'impartialité dans notre presse pour les engager à traiter le Sénat canadien avec plus d'égards qu'ils ne le font, s'ils sont renseignés convenablement sur les attributions restreintes possédées par ce corps législatif. Mais j'irai un peu plus loin et je ferai voir comment le Sénat canadien a rempli ses devoirs dans les limites de ses attributions restreintes. En premier lieu, si nous consultons les archives du Sénat, nous ne saurions dire avec justice que ce dernier a été un corps inactif. J'ai sous les yeux un état que je dois à la complaisance de M. Young, greffier des archives, et qui donne une liste des bills soumis au Sénat depuis l'établissement de la confédération. Cette liste comprend les bills ayant pris naissance dans les Communes et ceux ayant pris naissance dans le Sénat. Le total de ces bills est de 4,742. Je dirai d'abord que le Sénat a participé à l'élaboration de ces lois tout autant que la Chambre des communes. Si celle-ci réclame le mérite d'avoir pris l'initiative d'un grand nombre de lois et de les avoir discutées, le Sénat peut revendiquer le même honneur, puisque tous les bills discutés par l'une des deux Chambres l'ont été également par l'autre. Des 4,742 bills discutés par le Sénat, 872 ont pris naissance dans cette dernière Chambre, soit 18 pour cent. De ceux ayant pris naissance dans la Chambre des communes, 1,068 ont été modifiés par le Sénat. C'est-à-dire que le Sénat, depuis 1868, a participé à la législation dans une proportion de 42 pour cent, en comprenant dans cette proportion les lois dont il a pris l'initiative et celles qu'il a simplement modifiées. Or, nous pouvons inférer de cette statistique tout le travail fait par le Sénat soit par ses comités permanents, soit en comité général. Cette statistique représente aussi l'étude faite conjointement avec les députations, ainsi que d'autres travaux. Enfin, elle représente le fait que le Sénat, bien que composé d'un nombre de membres comparativement petit, peut, aujourd'hui, prétendre avoir à son crédit 42 pour cent de la législation adoptée par le parlement depuis l'inauguration de la confédération, sans compter les résolutions et les motions diverses qu'il a discutées.

L'on dit, en outre, que le Sénat est un corps qui se permet de soulever beaucoup d'obstructions ; que, pour une raison ou une autre, il empêche l'opinion publique d'obtenir ce qu'elle veut en matière de législation, et que, si la Chambre des communes présente une bonne mesure, c'est un miracle quand elle est acceptée par le Sénat. Cette prétention n'est pas appuyée sur les faits. Que voyons-nous ? Nous constatons que depuis l'inauguration de la confédération, sur 3,870 bills renvoyés par les Communes au Sénat, celui-ci n'en a rejeté que 97, soit 2½ p. 100—ce qui est une bien faible proportion durant une période de 40 années. Ce fait prouve que le Sénat n'a pas consacré une bien grande partie de son temps à rejeter les bills des Communes, puisqu'il n'en a rejeté que 97 dans l'espace de 40 ans; mais le nombre des bills des Communes qu'il a amendés est de 1,068, soit 27 p. 100. D'un autre côté, je puis faire observer que sur le nombre des bills ayant pris naissance dans les Communes et renvoyés au Sénat, ce dernier n'en a pas rejeté un seul qui fût d'un grand intérêt public. Quelques-uns de ces bills, d'un intérêt privé, avaient cependant, une importance assez considéra-

ble. Ce qui justifie cette remarque est le fait que pas une de ces mesures, n'a été renvoyée de nouveau au Sénat, si ce n'est un bill d'une très faible importance, qui est maintenant devant le Sénat pour la troisième fois, parce qu'il a réellement l'appui de l'opinion publique. Il n'en fut pas ainsi de certains bills rejetés par la Chambre des Lords—tels que le bill de réforme, rejeté par cette Chambre, ainsi que le bill d'émancipation des catholiques. Un autre bill—le bill d'éducation—fut aussi renvoyé de nouveau à la Chambre des Lords. Le renvoi renouvelé de ces bills à la Chambre des Lords fut représenté comme l'effet de la pression grandissante de l'opinion publique à laquelle les lords dûrent acquiescer pour éviter d'être écrasés eux-mêmes, sous cette pression—ces bills ayant l'appui de la grande majorité de la population du Royaume-Uni, ainsi que l'adhésion de la presse. Les bills rejetés par le Sénat canadien avaient-ils l'adhésion d'une opinion publique non moins tranchée que celle qui fit céder les lords anglais ? Le Sénat canadien s'est-il jamais mis en travers de l'opinion publique—ce qu'il n'a pas le droit de faire, si ce n'est dans certains cas ? Il a rejeté certains bills conformément à son opinion librement exprimée, et le fait que ces bills n'ont pas été avec quelque insistance renvoyés une seconde fois au Sénat, ou prônés de nouveau par la presse de l'un et l'autre parti politique, prouve que le Sénat a eu raison de les rejeter. Ce fait est la preuve que l'opinion réfléchie et saine du Sénat a été finalement partagée par l'opinion mieux éclairée du public, comme l'a été l'opinion de la Chambre des Lords après le rejet par celle-ci du "home rule bill" de M. Gladstone—rejet approuvé par la saine opinion publique en Angleterre. Mais, ici, la Chambre des Communes exerce le droit de rejeter la législation proposée en premier lieu par le Sénat. Comment pouvez-vous expliquer ce fait ? Comment le rejet par la Chambre des communes de bills adoptés par l'honorable Sénat peut-il être justifié ? Cependant, la chose a été faite. Depuis l'inauguration de la confédération, la Chambre des communes a rejeté 88 bills du Sénat, soit 10 p. 100 de notre législation, contre le rejet par le Sénat de 2½ p. 100 des bills des Communes. Puis, celle-ci, a modifié 275 bills du Sénat, soit 31 p. 100, contre 27 p. 100 de ses bills que le Sénat a modifiés.

Le privilège de rejeter et de modifier un bill est réciproquement accordé aux deux chambres, et il appartient au pays de dire si les amendements faits par le Sénat aux bills des Communes, ou les amendements faits par celles-ci aux bills du Sénat, pourront soutenir l'examen du public. Puis le Sénat est accusé de partisannerie. C'est-à-dire que dans certaines occasions—le Sénat constitué tel qu'il est actuellement, est, prétend-on, disposé à rejeter certains bills de la Chambre des communes—si celle-ci est libérale, ou vice versa, si elle est conservatrice. C'est la plus forte accusation portée contre le Sénat, et c'est aussi celle qui produit le plus grand effet sur le public. Si le Sénat est un corps composé de partisans politiques, il vaut mieux qu'il soit aboli. Un corps législatif de cette nature comme Sénat, n'a aucune raison d'être. Il existe assez de partisannerie ailleurs sans qu'il nous faille en implanter ici. Je ne sache pas qu'il soit juste de demander au peuple de s'imposer les frais de maintenir sous l'empire de la constitution fédérale un Sénat composé exclusivement de partisans politiques. Herbert Paul qui écrivit une histoire de l'Angleterre à l'époque où l'on discutait l'opportunité de la loi des céréales (corn law), nous dit que la Chambre des Lords, lorsque le parti conservateur était au pouvoir, resta stationnaire comme un géant qui se rafraîchit ou se repose; mais lorsque le parti libéral arriva au pouvoir, la Chambre des Lords se leva comme un géant rafraîchi et reposé. C'est à peu près ce que l'on dit du Sénat. J'ai divisé naturellement, en quatre parties la période législative écoulée depuis l'inauguration de la confédération. La première période comprend six années, c'est-à-dire la période de sir John A. Macdonald. J'ai constaté que, durant ces six années, les Communes ont renvoyé au Sénat 588 bills et que le Sénat en a modifié 133. C'est-à-dire que le Sénat conservateur a modifié 133 bills qui lui avaient été renvoyés par une chambre basse conservatrrice—soit 24 p. 100, et le Sénat conservateur a rejeté vingt-et-un bills—savoir 3½ p. 100. Est-ce là de la partisannerie ? Prenons maintenant la période du gouvernement Mackenzie, de cinq

années. Les Communes, durant ces cinq années, ont renvoyé au Sénat 467 bills, et le Sénat en a modifié 132—contre 133 durant la période précédente—soit 28 p. 100, durant la période Mackenzie contre 24 p. 100 durant l'autre période, et il en a rejeté 12—contre 21 auparavant—soit 2½ p. 100. C'est-à-dire que le Sénat conservateur a rejeté 2½ p. 100 des bills du gouvernement réformiste, et que le Sénat conservateur avait rejeté précédemment 3½ p. 100 des bills des Communes. Pouvez-vous voir dans tout cela quelque partisannerie ? J'ai été heureux de découvrir ce fait, et ce fut en effet pour moi comme l'équivalent d'une découverte. Prenez maintenant la période suivante de 18 années de régime conservateur. Sur 1,981 bills présentés durant cette période, le Sénat en a modifié 500—ou 25 p. 100 contre 28 p. 100 précédemment. Le Sénat conservateur modifia moins de bills conservateurs que de bills réformistes durant la période précédente, et le nombre de bills rejetés par lui fut de 1¼ p. 100. Ce fut le plus petit nombre de bills rejetés jusqu'à la présente date. Prenez, enfin, la dernière période, c'est-à-dire, la période Laurier de onze années. Il y a eu, durant ces onze années, 1,706 renvois de bills au Sénat, et je ne sais pas quelle était, durant toute cette période, ou du moins durant la plus grande partie, la complexion du Sénat; mais je présume fortement qu'elle était quelque peu conservatrice. Toutefois, durant cette période, le Sénat a modifié 303 bills—soit 18 p. 100 contre 25 p. 100 modifiés sous le régime conservateur précédent. De sorte que le Sénat conservateur a été plus tolérant envers les bills du dernier gouvernement réformiste qu'envers les bills de ses prédécesseurs, et il en a rejeté 41 ou 2½ p. 100—ce qui montre une plus grande libéralité à l'égard des bills du gouvernement libéral qu'à l'égard des bills du gouvernement conservateur, et cela, durant les six premières années qui suivirent le remplacement de ce dernier. Telle est, selon moi, une réponse passablement concluante à l'accusation de partisannerie portée contre le Sénat.

L'honorable M. POIRIER : Combien de bills des Communes le Sénat a-t-il rejetés depuis qu'une majorité libérale s'est formée dans le Sénat ?

Hon. M. ROSS (Middlesex)

L'honorable M. ROSS : Je n'ai pas fait ce calcul. Je pourrais, toutefois, obtenir ce renseignement pour mon honorable ami. Je puis ajouter, entre parenthèse, si l'honorable sénateur veut me le permettre, que mon intention est de demander plus tard que l'état que je viens de citer soit imprimé sous forme de rapport. En sorte que les honorables membres de cette Chambre se trouveront en possession des renseignements que je possède maintenant. Ce sont des données officielles préparées par le greffier de la Chambre. Mais plaçons-nous à un autre point de vue. Si le Sénat est partisan parce qu'il a rejeté des bills de la Chambre des communes, que devons-nous dire de la Chambre des communes si elle tient une ligne de conduite analogue ? On a dit que ce qui est sauce pour l'oie est également sauce pour le jars. On a essayé de cuire notre oie parce que, dit-on, le Sénat est partisan. Que pourrait-on dire de l'oiseau des ennemis du Sénat ? Durant sa première période le Sénat a renvoyé 121 bills aux Communes. Celles-ci en ont modifié 38 p. 100, bien que le Sénat n'ait modifié que 24 p. 100 des bills de l'autre Chambre. Cette dernière rejeta six pour cent des bills du Sénat, bien que nous ayons rejeté seulement 3½ p. 100 des bills des Communes. Laquelle donc, des deux Chambres est la plus entachée de partisannerie ? Durant la période Mackenzie le Sénat renvoya aux Communes 70 bills. Celles-ci en modifièrent 28 p. 100 et le Sénat modifia également 28 p. 100 des mesures de l'autre Chambre. La Chambre des communes ne rejeta pas, durant cette période, un seul bill renvoyé par le Sénat conservateur, bien que les Communes aient été assez scrupuleuses pour rejeter 2½ p. 100 des bills du Sénat. Durant la période Macdonald, la Chambre des communes modifia 33 p. 100 d enos bills et en rejeta 14 p. 100, contre 1¼ p. 100 des mesures des Communes rejetées par le Sénat, et durant la période Laurier, les Communes modifièrent 25 p. 100 de nos bills contre 18 p. 100 des bills de l'autre Chambre amendés par nous. En sorte que, si le nombre des bills modifiés ou rejetés est l'unique base sur laquelle l'on s'appuie pour accuser le Sénat de faire de l'obstruction, cette base est bien fragile. On devrait commencer par l'établir et citer les modifications injustes qu'il a fait subir aux lois.

ou les objections inutiles qu'il a soulevées, et ainsi de suite. Mais comme je l'ai dit déjà, aucun bill soulevant une question d'un grand intérêt public, n'a été rejeté par le Sénat. Autrement, des bills de cette nature, rejetés par nous, nous eussent été, de temps à autre, renvoyés; ou l'on aurait fait dans le public de l'agitation à l'appui d'une nouvelle présentation de ces bills au parlement. Naturellement, on pourra dire qu'il faut tenir compte de l'importance des bills relativement au public, plutôt que du prinicpe. Eh bien, soit. Que ceux qui veulent seulement se placer à ce point de vue, présentent un bill et le discutent en se plaçant seulement au point de vue de l'opinion publique. On dit encore que le Sénat ne devrait pas avoir le droit d'opposer son veto à la législation des Communes. Cette prétention me paraît être basée sur une opinion exprimée au dehors sur ce que devraient être les attributions du Sénat. C'est une opinion entièrement fausse que l'on a de notre constitution. Je n'ai pas besoin de le démontrer. La chose est évidente. On croit dans certains quartiers que la Chambre des communes, élue par le peuple—qui est toute puissante—ne devrait pas être entravée dans sa législation; que ses bills ne devraient pas être modifiés et encore moins rejetés par la Chambre Haute. Mais cette opinion n'est pas d'accord avec la constitution; elle n'est pas d'accord avec l'objet que l'on a eu en vue en créant le Sénat. Ce n'est pas, non plus, l'objet que l'on a eu en vue lorsque les Sénats de France, de l'Allemagne ou de tout autre pays furent créés. Si l'on veut que notre Sénat soit un corps délibérant ou législatif, privé du pouvoir d'amender les lois, ou de les rejeter, son utilité cesse par là-même. La Chambre des communes suffirait, dans ce cas, à tous les besoins; mais le fait que le Sénat a le veto sur la Chambre des communes prouve que ce corps possède une haute autorité législative, et joue un rôle important dans le gouvernement du pays. Aucun Sénat ne saurait être considéré, pendant un seul instant, comme étant un corps législatif de quelque utilité, s'il ne possède le droit de veto. Le président des Etats-Unis possède ce droit sur le Congrès et sur toute la législation adoptée par ce dernier. Un gouverneur d'un Etat de la république voisine a aussi le droit de veto sur la législation de cet Etat. Les lieutenant-gouverneurs ont également le droit de veto s'ils veulent l'exercer sur la législation des législatures provinciales, et ce droit, à première vue, est l'une des fonctions essentielles d'un Sénat. Si l'on veut que ce corps soit utile, il faut qu'il soit revêtu d'un certain pouvoir; mais s'il est privé de ce pouvoir, il vaudrait mieux le détruire immédiatement. J'ajouterai ici—si ce n'est de ma part de la présomption—j'ajouterai, dis-je, que je ne puis comprendre comment le premier ministre actuel de l'Angleterre pourra obtenir l'appui du parlement anglais à l'effet de modifier la constitution de la Chambre des Lords de manière à lui enlever pratiquement le droit de veto sur les Communes. Je ne vois pas comment cette suppression pourrait être opérée, mais c'est là une question politique que nous ne sommes pas appelés à discuter.

Puis le Sénat est blâmé de ce qu'il adopte hâtivement d'importants projets de loi. J'ai entendu dire très souvent que des bills sont expédiés par le Sénat trop sommairement, ou sans être annoncé suffisamment, ou avec une trop grande rapidité; mais la même chose arrive dans toutes les assemblées législatives. J'ai siégé, moi-même, pendant onze ans, dans la Chambre des communes, et plusieurs autres honorables sénateurs ont eu le même honneur. Eux et moi avons été témoins du fait qu'un plus grand nombre de bills est adopté par les Communes pendant les deux ou trois derniers jours d'une session que durant peut-être, les deux ou trois mois précédant ces derniers jours. La faute n'en est pas entièrement au Sénat si les bills sont retenus par les Communes jusqu'au dernier moment d'une session. Chacun désire alors la prorogation, et nous, du Sénat, serions blâmés si nous faisions attendre la Chambre des communes par suite de notre refus d'expédier la besogne parlementaire aussi rapidement que l'a fait la Chambre des communes aux dernières phases des bills. Si vous assistez aux conférences tenues par des corps religieux ou délibérants de quelque nature qu'ils soient, vous constaterez qu'ils ont tous une tendance à précipiter leurs délibérations dans la dernière partie de leur travail.

On dit encore que le Sénat est le refuge d'ex-membres de la Chambre des communes défaits dans leurs comtés; qu'il y a

vingt-neuf sénateurs ayant siégé auparavant dans la Chambre des communes; mais d'après ce que je puis voir, moi-même, quatorze seulement de ce nombre ont été appelés au Sénat récemment, et de ces quatorze cinq furent défaits à une période remontant à 1891. De sorte que le fait qu'un homme politique est sorti de la Chambre des communes depuis onze années, ne saurait amoindrir ses titres à devenir membre du Sénat. Mais, après tout, c'est là une question d'une faible importance. Le fait de se faire battre dans une élection et obtenir subséquemment un siège dans le Sénat n'a, dans quelque circonstance que ce soit, aucune signification défavorable. Quelques-uns des meilleurs membres du parlement ont été défaits dans leurs comtés. Quelques-uns d'entre eux sont restés hors du parlement pendant un terme ou deux; d'autres se sont fait réélire plus tôt, et le fait qu'un membre de la Chambre des communes a perdu son mandat parlementaire, peut être quelquefois, une preuve qu'il possède les qualités requises pour être élevé au Sénat au lieu d'être la preuve du contraire. En effet, un homme est quelquefois battu, parce qu'il aura été choisi pour essayer le premier d'ouvrir un comté; parce qu'il aura été le pionnier d'un grand mouvement politique auquel le public n'est pas encore préparé, et conséquemment, cet homme n'a pas attendu jusqu'à ce que l'opinion publique fût prête à donner dans ce mouvement. Le grand chef conservateur, sir John A. Macdonald, fut défait; sir George Cartier le fut, lui aussi; le leader actuel du gouvernement et le présent leader de l'opposition, dans les Communes le furent également. Qui pourrait dire, si aucun de ces hommes n'était disparu, que le simple fait d'avoir subi un échec électoral, les rend aujourd'hui, inhabiles à siéger dans les Communes ? Des hommes ont pu se faire réélire pour les Communes après avoir subi des défaites; Gladstone ne fut pas nommé à la Chambre des lords ; mais il subit plus d'une défaite, et cependant, personne ne voudrait prétendre qu'il se serait trouvé par suite inhabile à occuper toute position qu'il eût plu à Sa Majesté de lui donner. Je viens de donner un aperçu des principales objections soulevées dans le public contre le Sénat, et si je voulais pousser plus loin mon analyse, j'ajouterais qu'il n'y a pas une seule de ces objections soulevées contre le Sénat que l'on ne puisse retourner contre la Chambre des communes elle-même. Mais les représailles ne sont pas des arguments, ou ne sont pas nécessaires. Contrairement à ce qui fut dit, un jour, par Scipion, il n'est pas présentement nécessaire de porter la guerre en Afrique. Le besoin ne s'en fait pas sentir ; mais sans manquer de courtoisie, ni de générosité, si l'on nous accuse d'oisiveté, ou d'inactivité, nous pouvons rétorquer fort bien que, quelquefois, la Chambre des communes gaspille quelque peu son temps. Si nous expédions hâtivement la législation vers la fin de la session, la Chambre des communes fait précisément la même chose. Si le Sénat ne représente pas, dans tous les cas, l'opinion publique, j'ai connu une Chambre des communes qui ne la représentait pas mieux. Si des hommes, appelés au Sénat, sont considérés comme indignes de cette position, je crois que la Chambre des communes en possède, elle aussi, qui souffriraient difficilement l'épreuve d'une critique rigoureuse. Enfin, si le Sénat coûte trop cher, la Chambre des communes coûte beaucoup plus cher encore, et s'il y a des hommes, ici, qui ont atteint un âge mûr, il y a dans la Chambre des communes des hommes qui ont certainement eux aussi, dépassé la quarantaine.

Laissant maintenant de côté quelques autres objections, permettez-moi de passer à ce que je crois être des considérations d'une importance vitale. Il s'agit de deux réformes dont le Sénat a besoin. Le Sénat a besoin d'être réformé sous deux rapports que je considère comme importants et même d'une importance essentielle—et à ce dernier qualificatif je donne toute l'étendue dont sa signification est susceptible. Je veux dire que le Sénat doit être réformé. Je désignerai le premier rapport sous le nom de réforme administrative, et le second sous celui de réforme représentative. Par réforme administrative, j'entends que le gouvernement du Canada n'est pas adéquatement représenté dans le Sénat, et qu'il ne l'a jamais été. L'Exécutif du Canada, le pouvoir administratif à qui nous devons la formation des lois, n'est pas adéquatement représenté dans le Sénat. Il est généralement admis, dans le public que le Sénat n'a pas en matière de législation le droit d'initiative qu'il devrait avoir. Il n'y a dans le

Sénat que deux ministres sur les quatorze membres du cabinet, sans compter le solliciteur général. La Chambres des lords n'est pas ainsi traitée par le présent cabinet anglais. Il y a, dans ce cabinet six lords sur dix-huit ministres, et il y a treize lords sur trente-huit membres de l'administration. C'est-à-dire que le cabinet est ainsi représenté dans la Chambre des lords. L'administration est composée de trente-huit membres—et j'expliquerai plus tard ce que signifie ce terme—dont treize appartiennent à la Chambre des lords. Le cabinet, dans cette dernière Chambre, est équitablement représenté, puisque près d'un tiers des ministres siège dans cette Chambre. Ici, dans le Sénat, nous avons deux ministres sur quatorze dont se compose le nombre des membres du cabinet. On est d'avis, en Angleterre, que certaines lois importantes peuvent prendre naissance dans la Chambre des lords, et cette Chambre doit avoir un ministre pour s'en charger. La Chambre des lords doit avoir un ministre comme représentant des départements qui dépensent le plus.

Le cabinet Salisbury se composait de vingt et un membres dont onze des Communes et dix de la Chambre des lords. L'administration possédait quarante et un membres dont vingt-trois appartenaient à la Chambre des lords. Or, bien que notre Sénat soit habilement représenté dans le cabinet—et personne ne songe à prétendre le contraire—on n'a insinué rien de blessant à l'égard des honorables ministres qui siègent dans le Sénat—il est impossible à deux membres du gouvernement—quelles que soient leurs dispositions et leurs capacités—de soumettre au Sénat la quantité de lois pouvant naturellement prendre naissance dans le Sénat, durant la session, et devant être la part légitime de législation revenant à ce corps. Les bills doivent avoir leurs parrains. S'il s'agit d'un bill important ayant pris naissance dans la Chambre des communes, il doit être mis sous la charge d'un membre du Sénat, ou bien, si le bill prend naissance dans le Sénat, il doit être mis sous la charge d'un membre de la Chambre des communes, et cela m'amène à ce que je crois être le point important qui concerne la réforme administrative. C'est-à-dire, le Sénat devrait avoir dans son sein des sous-secrétaires parlementaires —de même qu'il devrait y en avoir dans l'autre Chambre—pour représenter tous les départements de l'administration, y compris les six, sept ou huit départements dont les chefs siègent dans la Chambre des communes. Tous ces départements devraient être divisés entre les deux Chambres pour les fins de la législation. De sorte qu'un bill se rapportant aux travaux publics et ayant pris naissance dans la Chambre des communes—pourrait être reçu dans le Sénat par le représentant ou le sous-secrétaire du gouvernement, et le Sénat pourrait obtenir de ce sous-secrétaire des renseignements relativement à ce bill, ou la discussion sur ce bill pourrait se faire en présence du représentant du gouvernement, qui serait parfaitement renseigné. C'est-à-dire que son devoir, d'après la constitution, serait de se munir de toutes les informations requises concernant tous les détails du bill.

Voilà ce qui explique l'état de langueur dans lequel est tenu le Sénat—langueur produite faute de quoi s'occuper, ou faute d'une représentation administrative adéquate dans son sein—et jusqu'à ce que nous ayons obtenu une part plus considérable de représentation administrative, il est des plus difficiles au Sénat de prendre l'initiative en matière de législation dans une aussi grande mesure qu'il pourrait raisonnablement le faire. Personne ne prétend que le Sénat pourrait actuellement faire plus de besogne qu'il n'en fait. Nous ne sommes pas ici des écoliers. Nous le serions si nous étions dans une école où nous aurions des devoirs à faire ; mais si nous avions ici, un maître d'école, ou le nombre de maîtres d'école, ou le nombre de membres du cabinet ou de leurs représentants dont nous avons besoin, alors, le travail judicieusement divisé entre les deux Chambres, pourrait être expédié plus promptement qu'il ne l'a été jusqu'à présent, et le Sénat pourrait préparer des bills, les polir, les épurer, les corriger et réviser de manière qu'à leur présentation dans la Chambre des communes, l'on pourrait en disposer plus rapidement. Mais quels sont les départements qui devraient être représentés dans le Sénat ? Je mentionnerai tout d'abord l'important département des transports par chemins de fer et canaux, qui devrait être représenté, ici, par quelqu'un, soit par le ministre des

Chemins de fer ou par un sous-secrétaire. Si vous jetez les yeux sur l'importance de ce sujet, vous en constaterez l'immense étendue. Il comprend les problèmes du nouveau chemin de fer transcontinental, ainsi que du canal de la baie Georgienne ; de l'approfondissement du chenal du Saint-Laurent et de la construction de bassins de carenage, etc. C'est un immense département, et cependant, le Sénat dont le maintien coûte la misérable ou, peut-être, l'énorme somme de $250,000 par année, ne peut être aidé, lorsqu'il est obligé de discuter les affaires de ce département, ne peut être aidé, dis-je, par un représentant du gouvernement spécialement renseigné sur ces affaires. Il n'en est pas ainsi en Angleterre relativement aux départements importants. Puis ces départements ont des millions à dépenser. Je les ai notés ; mais je ne m'arrêterai pas longuement sur les détails. Dans l'une des provinces de la confédération je vois que la somme dépensée pour les chemins de fer s'élève à $98,000,000, et qu'il a été dépensé sur les canaux une somme de $89,000,000, et, cependant, le Sénat, qui est considéré comme chargé de sa bonne part de législation n'a pas dans son sein un seul représentant d'un département qui coûte si cher au pays, et dans lequel se transigent des affaires d'une si immense importance pour le pays. On a dit que le Sénat a ratifié le bill concernant le nouveau chemin de fer transcontinental sans le soumettre à un examen suffisamment approfondi. Je n'étais pas ici, alors, et je ne puis répondre à ce reproche. Toutefois, une plus longue discussion eut eu peu d'importance. Mais, selon moi, il est réellement regrettable que lorsqu'ils s'agit d'une législation ayant pour objet l'imposition de taxes devant grever le pays pendant longtemps—je ne redoute, toutefois, aucunement ces taxes—lorsqu'il s'agit de taxes pouvant porter atteinte à la prospérité du pays, il n'y ait dans le Sénat aucun représentant spécial du gouvernement pour discuter cette législation. Puis, le département des Travaux publics devrait être aussi représenté dans le Sénat. Dans les estimations budgétaires de l'année dernière, les dépenses portées au compte du revenu s'élèvent à sept millions de piastres, et celles portées au compte du capital à deux ou trois millions—ou près de dix millions en tout.

Ce département comprend tous les édifices publics du pays ; les bâtisses départementales, les havres, les bassins, les quais, etc., et, cependant, les renseignements que nous recevons sur ces propriétés publiques nous arrivent indirectement et non comme nous devrions les recevoir.

Nous avons aussi le département de la Marine et des Pêcheries, et ce département ouvre un vaste champ à nos études. Pour ce qui regarde les pêcheries, elles nous coûtent très cher. Nous avons un système de quarantaine, un service de phares, l'inspection des bateaux à vapeur ; un service de pilotes ; un service de relevés hydrographiques, et tout cela se concentre dans le département que je viens de nommer. Vient ensuite le département d'Agriculture qui devrait, lui aussi, être représenté dans le Sénat. Je mentionnerai, en outre, le département de l'Intérieur. J'ai mentionné quelques-uns des départements les plus importants.

Le département de l'Industrie et du Commerce est représenté ici, et, plus loin, si la Chambre veut bien me continuer son attention, j'espère que j'aurai aussi quelque chose à dire sur ce département. Nous avons aussi le département du secrétaire d'Etat représenté, ici, et d'une manière très satisfaisante. Je viens de faire connaître quelques-uns des départements les plus considérables. S'ils étaient représentés dans le Sénat, ce dernier y gagnerait en dignité et en importance, ce qui ne saurait lui arriver tant que sa besogne sera aussi limitée qu'elle l'est présentement. S'ils étaient représentés dans le Sénat, les débats de ce dernier seraient plus longs ; ce corps serait plus employé qu'il ne l'est, et la presse saurait que le Sénat a quelque chose à faire. Quelle eût été la durée du Sénat des Etats-Unis s'il n'avait pu s'occuper des affaires appartenant aux divers départements que je viens de mentionner ? Par exemple, par l'entremise de ses comités, il s'occupe des intérêts agricoles et forestiers ; vote des allocations ; s'occupe du recensement, du service civil, de l'éducation, des questions ouvrières, des pêcheries, des relations étrangères, des canaux interocéaniques, des affaires des sauvages, du commerce entre

les Etats-Unis, de la judicature, des réserves forestières, des explorations géologiques, etc. Telle est l'étendue de la juridiction du Sénat des Etats-Unis, et c'est ce qui explique le peu de plaintes portées contre lui dans le public. Il y a peu de sujets qui ne tombent sous sa juridiction, tandis que le Sénat canadien ne saurait s'occuper beaucoup des intérêts que je viens d'énumérer à moins que son organisation ne soit modifiée ; à moins que, par l'entremise de quelques comités, ou de représentants du gouvernement, il ne soit mis en état de traiter tous ces intérêts comme ils doivent l'être. Je suis d'avis que, si l'on rendait au Sénat canadien la justice qui est rendue à la Chambre des lords par le gouvernement britannique, notre Sénat serait en état de rendre ses délibérations intéressantes et de convaincre le public de son importance. Voilà ce que j'avais à dire au sujet d'une réforme administrative.

Quant à la réforme représentative, la question est de savoir comment le Sénat doit être constitué — Divers modes sont suggérés. On a dit que les sénateurs devraient être nommés par les législatures provinciales ; ou qu'ils devraient être élus directement par le peuple ; ou qu'ils devraient être élus et nommés—c'est-à-dire, une motié élue et l'autre moitié nommée. Avec votre permission je commencerai par l'examen du mode consistant en l'élection des sénateurs par les législatures provinciales. Depuis quelques temps, ce mode semble être devenu le plus populaire dans le pays. J'ignore, toutefois, s'il en est réellement ainsi.

D'après les débats qui ont eu lieu dans les Communes, il paraît que ce mode n'est pas celui que celles-ci préfèrent. On a prétendu, cependant, dans les Communes que, par ce mode nous obtiendrions une classe de représentants supérieure à celle que nous obtenons par le mode de nomination par la couronne. Faisons maintenant quelques comparaisons entre le Sénat canadien et le Sénat des Etats-Unis. Le Sénat canadien est nommé par la couronne, et le Sénat des Etats-Unis est nommé par les législatures d'Etat. La pensée que l'on avait, lors de l'établissement de la confédération, c'est que les membres de l'ancien conseil législatif, autant que la chose était nécessaire pour remplir les vacances, devaient être choisis pour occuper les sièges du Sénat, et sur quoi s'appuyait cette pensée ? Elle s'appuyait sur le fait que l'expérience parlementaire acquise d'une manière ou d'une autre serait d'une grande utilité dans le Sénat. Sir John Macdonald et les autres pères de la confédération partageaient cette opinion, et la première liste de sénateurs, comme l'a dit l'honorable sénateur de Wellington, fut composée en grande partie de membres de l'ancien conseil législatif. Subséquemment, depuis que la liste des membres de l'ancien conseil législatif est épuisée, la même ligne de conduite a été suivie. Aux Etats-Unis—singulière coïncidence—lorsque les législatures d'Etat sont tenues de nommer des sénateurs, le choix est fait précisément dans la même classe de personnes que celle où le choix de nos propres sénateurs a été fait jusqu'à présent, c'est-à-dire, parmi les hommes qui ont acquis de l'expérience parlementaire dans les législatures d'Etat, ou dans la Chambre des représentants, à Washington. Prenez, par exemple, le Sénat des Etats-Unis, tel qu'il est constitué depuis une dizaine d'années. Cent cinquante-neuf sénateurs ont été nommés pendant cette période, et ce nombre se décompose comme suit : 39 avaient acquis de l'expérience parlementaire dans la Chambre des représentants à Washington, c'est-à-dire, 41 pour cent. De notre côté, lors de la création du Sénat canadien, vingt-neuf de ses membres avaient acquis de l'expérience parlementaire dans la Chambre des communes —soit 30 pour cent. Une coïncidence très étrange est le fait que les législatures d'Etat répandues dans les diverses parties des Etats-Unis, accordent la plus haute faveur politique ou les plus hauts honneurs législatifs qui soient accordés aux Etats-Unis, aux hommes ayant acquis de l'expérience dans la Chambre des représentants à Washington, précisément comme le fait la couronne en Canada lorsque celle-ci choisit comme sénateur les hommes qui ont acquis de l'expérience dans les Communes. Puis, vingt-huit membres du Sénat des Etats-Unis ont précédemment acquis de l'expérience dans les législatures d'Etat, soit 30 p. 100. C'est une ou deux unités de moins qu'au Canada. Ici, en effet, nous constatons que trente-deux membres du Sénat ont acquis de l'expérience dans les législatures provinciales. Dans le Sénat des Etats-Unis

onze sénateurs ont été des gouverneurs d'Etat. En Canada, il n'y a eu qu'un seul lieutenant-gouverneur nommé au Sénat. Dans le Sénat des Etats-Unis deux de ses membres ont fait partie de la magistrature. Un seul de nos sénateurs a siégé comme juge. Dans le Sénat des Etats-Unis six membres ont été des procureurs généraux dans les Etats. Je crois qu'un seul de nos sénateurs a occupé le poste de solliciteur général dans une des provinces. Dans le Sénat des Etats-Unis quatre sénateurs ont été membres du cabinet des Etats-Unis. Au Canada sept membres du Sénat ont été membres du cabinet fédéral ; sept sénateurs ont été membres de cabinets d'une législature provinciale ; quatre sénateurs ont été présidents de législatures provinciales ou du parlement fédéral. Dans le Sénat des Etats-Unis, treize membres ont servi dans les deux Chambres du Congrès. Dans le Sénat canadien quinze membres ont fait partie des deux Chambres du parlement. Ainsi, le choix des membres du Sénat sous l'application de deux systèmes de gouvernement différents fait ressortir une coïncidence remarquable. Si les législatures d'Etat, aux Etats-Unis, se sont montrées clairvoyantes ou perspicaces sur la question de savoir ce que doivent être les devoirs d'un sénateur, la couronne en Canada a eu non moins de perspicacité dans le choix qu'elle a fait de nos sénateurs, et le fait que les nominations au Sénat canadien, depuis l'établissement de la confédération, ont eu le caractère représentatif que je viens de signaler, établit que notre mode de nomination n'a pas besoin d'être changé et nous a procuré dans le Sénat une représentation tout aussi bonne que celle obtenue aux Etats-Unis par les choix que les législatures d'Etat ont faits. Puis, l'on a dit que le choix par les législatures provinciales est une meilleure garantie que les intérêts provinciaux seront protégés. On a aussi fait observer que la première fonction du Sénat est de protéger les intérêts provinciaux. Il peut se faire que cette idée ait pesé un grand poids dans l'esprit des pères de la confédération lorsqu'ils organisèrent le Sénat. Ce fut l'idée qui prévalut dans l'organisation du Sénat des Etats-Unis, et c'est une des anomalies de la constitution des Etats-Unis, qui permet que le Delaware, avec une population d'environ un demi-million d'âmes, ait deux sénateurs, tandis que l'Etat de New-York, avec sept millions d'âmes, n'a que ce nombre de sénateurs.

Il semble raisonnable que le Sénat canadien soit organisé de manière à protéger les intérêts provinciaux ; mais notre Sénat a-t-il jamais négligé ses devoirs sur ce point ? Je ne puis me rappeler un seul bill intimement lié aux intérêts provinciaux, qui ait été rejeté par le Sénat. Si la Chambre des communes croit que tel ou tel bill ne porte aucune atteinte aux intérêts provinciaux, ou ne s'y rattache aucunement—et la Chambre des communes est aussi obligée de protéger les intérêts provinciaux que l'est le Sénat—ce dernier peut, il est vrai, dans cette circonstance, agir comme un tribunal d'appel ; mais il ne faut pas perdre de vue que le tribunal inférieur est aussi obligé, en conscience, de rendre une décision juste que l'est le tribunal le plus élevé, et la Chambre des communes ne saurait répudier sa responsabilité lorsqu'elle renvoit au Sénat un bill portant atteinte aux droits provinciaux, bien qu'elle ait pu faire ce renvoi avec l'espoir que le Sénat le rejettera. Cet espoir n'excuse aucunement le renvoi au Sénat ; mais je ne connais aucun exemple d'un bill représenté comme contraire aux droits provinciaux, et qui ait été rejeté par le Sénat. Toutefois, on a dit que des bills portant atteinte aux droits provinciaux auraient dû être rejetés, et que le bill concernant l'autonomie des nouvelles provinces en est un exemple. Je n'entreprendrai pas la tâche de discuter ce dernier bill. Il a été discuté à fond déjà ; mais les provinces, elles-mêmes, auxquelles ce bill s'appliquait n'en ont pas désapprouvé le principe. Elles l'ont considéré, au contraire, comme ne portant aucune atteinte aux droits provinciaux. En sorte que, si ces provinces ont eu raison dans cette circonstance, le Sénat, de son côté, n'a pas eu tort et la Chambre des communes elle aussi, a eu raison. Il y a dans ces faits une justification complète du Sénat et la preuve inattaquable que l'adoption de ce bill d'autonomie n'a pas été une violation des droits provinciaux. Si l'on peut démontrer qu'un bill portant atteinte aux droits provinciaux, aurait dû être rejeté par le Sénat, je suis prêt à retirer ce que je viens de dire ; mais jusqu'à ce que ce fait soit établi, je crois pouvoir affirmer que le Sénat n'a participé

à aucune violation des droits provinciaux. Le Sénat a toujours respecté ces droits, ainsi que celui de la Chambre des communes sur une question de cette nature.

On a dit aussi que, si les sénateurs étaient nommés par les législatures provinciales, le personnel du Sénat serait composé d'hommes plus représentatifs que ne le sont les sénateurs actuels. Ce point est très important. Pour donner un caractère élevé au Sénat, il faut que les sénateurs soient des hommes de la plus haute position. Je ne me place pas présentement au point de vue purement social ; mais je veux dire que les sénateurs doivent être des hommes occupant une position honorable dans la société, et je crois que l'Acte de la confédération a voulu atteindre ce but en exigeant des sénateurs une qualification foncière ; en exigeant, en outre, que les sénateurs fussent des hommes ayant atteint un âge raisonnablement mûr. En effet, l'on ne peut être nommé au Sénat avant d'avoir atteint au moins l'âge de trente ans ; mais il importe que le Sénat soit composé d'hommes représentatifs—le nombre de ses membres étant petit et sa responsabilité étant grande. Comparons maintenant le caractère représentatif du Sénat canadien avec le caractère représentatif du Sénat des Etats-Unis dont les membres sont nommés par les législatures d'Etat. Je constate que le Sénat actuel des Etats-Unis est composé de soixante-sept avocats, et cela dans une Chambre composée de quatre-vingt-douze membres—ou de quatre-vingt-dix seulement, à ce que je crois, vu que les deux sénateurs d'Oklahama n'ont pas encore pris leurs sièges. Dans le Sénat canadien il y a dix-neuf avocats dans une Chambre composée de quatre-vingt-quatre membres. Le Sénat des Etats-Unis n'a pas d'hommes ayant exercé ailleurs des fonctions publiques officielles, tandis que le Sénat canadien en a trois. Le Sénat des Etats-Unis a parmi ses membres six capitalistes et banquiers, tandis que le Sénat canadien en a huit. Le Sénat des Etats-Unis a parmi ses membres un journaliste et le Sénat canadien en a trois. Le Sénat des Etats-Unis compte parmi ses membres cinq agriculteurs et le Sénat canadien, treize. Le Sénat des Etats-Unis compte parmi ses membres six hommes engagés dans les affaires commerciales, et le Sénat canadien, quinze. Deux fabricants sont sénateurs aux Etats-Unis. Le Sénat canadien en a neuf dont cinq sont des marchands de bois. Deux membres du Sénat des Etats-Unis sont représentés comme ayant diverses occupations. Le Sénat canadien en a sept de cette catégorie. Le Sénat des Etats-Unis compte parmi ses membres un médecin. Le Sénat canadien en a sept. L'agriculture a une plus forte représentation dans le Sénat canadien que dans le Sénat des Etats-Unis—la différence étant de deux contre un. La classe mercantile compte dans notre Sénat près de trois représentants contre un dans le Sénat des Etats-Unis. La classe manufacturière compte dans notre Sénat quatre représentants contre un dans le Sénat des Etats-Unis. Puis notre Sénat possède huit capitalistes contre six dans le Sénat des Etats-Unis. Le barreau, comme je l'ai dit, est représenté dans notre Sénat par dix-huit avocats seulement, tandis que le Sénat des Etats-Unis en a soixante-sept. Je ne saurais dire si la présence d'avocat dans le Sénat est un malheur ou non ; mais nous n'avons pu nous dispenser d'une représentation raisonnable dans le Sénat canadien de la profession des hommes de loi, et cette représentation est telle que je viens de le dire. Toutes ces comparaisons démontrent que nous avons dans le Sénat canadien une représentation réellement meilleure que celle fournie par le Sénat des Etats-Unis d'après le mode qui régit la nomination de ses membres. Dans ce dernier Sénat soixante-sept avocats sur les quatre-vingt-dix membres dont il se compose constituent un groupe trop nombreux pour représenter une simple profession.

L'honorable M. POIRIER : C'est une trop forte portion d'une bonne chose.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Trop forte portion d'une bonne chose—c'est certainement un excès, et je suis sûr que cette grande disproportion dans le Sénat des Etats-Unis, entre le nombre des avocats et celui des hommes d'affaires est une cause de nombreux embarras. D'un autre côté, on dit que les classes agricoles et mercantile devraient être plus représentées dans le Sénat canadien. Nous avons dans le Sénat un nombre respectable de capitalistes et de journalistes, sans lesquels le Sénat ne pourrait pas, sans doute, faire bonne figure.

Je prétends donc que nous n'avons pas besoin d'avoir recours aux législatures provinciales pour obtenir dans le Sénat une meilleure représentation que celle que nous possédons au moyen des nominations faites par la couronne. Naturellement le Sénat des Etats-Unis a compté parmi ses membres jusqu'à présent un plus grand nombre d'hommes distingués que le Sénat canadien, si je suis assez méchant pour faire cette comparaison ; mais notre peuple est encore jeune relativement aux Etats-Unis. Leur constitution remonte à 1787—ce qui lui donne un bon nombre d'années d'avance sur le nôtre, et nos voisins ont surmonté de grandes difficultés. Leur existence comme nation a été mise en péril, et ce sont les grandes occasions qui produisent des hommes comme Webster, Clay, Calhoun, Hoar, Sumner, Turman et Conkling. Si l'occasion s'en présente jamais dans le cours de notre histoire, il surgira peut-être parmi ceux que la couronne aura nommés au Sénat des hommes d'Etat d'une aussi grande valeur que ceux qui ont surgi dans les Etats-Unis, et j'ai la confiance que notre Sénat possèdera toujours des hommes capables de protéger efficacement la nation canadienne contre toute cause de décadence.

Je n'ai pas l'intention de discuter la question de savoir si le Sénat est ou n'est pas un interprète fidèle de l'opinion publique. C'est une question qui est quelque peu enveloppée de mystère et du domaine métaphysique. Qu'est-ce que l'opinion publique, et comment pouvez-vous la connaître ? L'opinion publique telle qu'exprimée, aujourd'hui, par la Chambre des communes peut n'être pas celle qu'exprimera demain, la même Chambre. Des bills que la Chambre des communes a adoptés, lors de la dernière session, pourront être modifiés durant la présente session. La Chambre des communes avait-elle raison, lors de la dernière session, ou aura-t-elle raison durant la présente session ? La Chambre des communes qui a gouverné le pays jusqu'à 1896, ne le gouverne plus ; mais entre ces grandes révolutions de l'opinion publique, vous vous trouverez, chaque jour, dans la Chambre des communes en présence des oscillations et de l'instabilité de l'opinion publique et de tous les autres corps électifs. C'est seulement dans un corps indépendant de l'opinion publique que vous trouvez cette stabilité dont une constitution a besoin, et cette stabilité vous l'avez, je le crois, dans notre Sénat tel qu'actuellement constitué. L'opinion publique ! Le Sénat en serait-il l'interprète si ses membres étaient choisis par les législatures provinciales ? Quelle opinion publique représenterait-il ? Il y a une opinion publique à Toronto sur les affaires d'un caractère provincial, et il y a une autre opinion publique dans la Chambre des communes, à Ottawa. C'est-à-dire, vous avez une majorité conservatrice dans la législature provinciale et une majorité libérale dans la Chambre des communes —qui, toutes deux, se disent les interprètes de l'opinion publique. Laquelle dit la vérité ? Toutes deux représentent l'opinion publique. Vous ne pouvez transiger autrement qu'en vous tournant du côté de quelqu'un qui est entièrement au-dessus des oscillations ou variations de l'opinion publique, de quelqu'un qui vit dans une atmosphère sereine, sans être dérangé par les conflits qui sévissent au-dessous de lui, et qui peut choisir pour le Sénat des hommes échappant au contrôle des fluctuations de l'opinion publique. Pour cette raison, le système actuel est même meilleur que le mode d'élection par les législatures provinciales. Le mode actuel assure plus de stabilité. En outre, le peuple du Canada doit tenir le gouvernement fédéral responsable de sa législation et non faire peser cette responsabilité sur le gouvernement d'une province. Le plus contient le moins. Il serait tout simplement absurde que des hommes nommés au Sénat soient tenus responsables de la législation du gouvernement fédéral, bien que, vu leur nomination par les législatures provinciales, ils soient sensés être responsables à ces législatures. Il ne peut en être ainsi. Ils doivent être responsables au gouvernement fédéral et non aux législatures provinciales, et c'est seulement en remplaçant leur nomination par les législatures provinciales par leur nomination par la couronne que vous les faites entrer dans la plus grande sphère de responsabilité du gouvernement fédéral. Le mode de nomination par les législatures provinciales doit donc être rejeté. Du reste, pourquoi placer la politique fédérale sous la responsabilité des législatures provinciales ? Les rats se battent avec d'autant plus d'acharnement que l'espace occupé par

eux est resserré. L'arène fédéral est maintenant assez étroite, et les rats politiciens se battent entre eux assez violemment. Si vous leur présentez quelque chose de nature à exciter davantage leur appétit, l'acharnement avec lequel ils se combattent ne sera qu'intensifié. Ne confions pas la nomination des sénateurs aux législatures provinciales. On a dit que ce pouvoir de nommer les sénateurs rehausserait le caractère de ces législatures ; mais qui s'est plaint jusqu'à présent de leur caractère ? Les membres de ces législatures se considèrent comme étant aussi importants—du moins, c'est ce que je croyais, moi-même, lorsque j'étais membre de la législature d'Ontario—que les membres du parlement fédéral—*mutatis mutandis*—ou relativement parlant, et je présume qu'il en sera toujours ainsi. Mais ce genre de patronage accordé aux provinces accroîtrait-il l'importance de leurs législatures ? Est-ce que le patronage peut élever davantage le caractère d'un parti politique, ou de tout particulier, ou d'aucun corps politique ? J'en doute et mes doutes sont très sérieux. Le patronage, après tout, est plutôt un bâton dans les roues du char de l'Etat qu'un auxiliaire.

Tels sont les principaux arguments que je puis donner contre le mode d'élection des sénateurs par les législatures provinciales. Ce mode, d'un autre côté, pourrait créer certains dangers. Dans les Etats-Unis ce mode d'élection a fréquemment jeté les législatures d'Etat dans une impasse. Goldwin Smith a dit que nous, en Canada, devions la confédération actuelle à l'impasse dans laquelle se trouvaient les partis politiques avant cette confédération. Les législatures d'Etat, aux Etats-Unis, se sont, elles aussi, trouvées dans des impasses par suite de leurs obigations de nommer les sénateurs. Pendant les quinze dernières années, quarante-deux Etats de l'Union américaine ont souffert de ces impasses, et, quelquefois, des sessions entières ont été perdues à faire l'élection d'un sénateur. Permettez-moi d'exposer comment cette élection est faite.

La loi des Etats-Unis dispose que lorsqu'une vacance dans le Sénat se produit et doit être remplie, les deux Chambres de la législature d'Etat de qui relève cette vacance, s'assemblent séparément le premier jour, ou la première semaine de la session et si les deux Chambres arrêtent leur choix disons sur John Smith pour en faire un sénateur, John Smith est alors élu en conséquence. Si les deux Chambres ne s'accordent pas sur le choix à faire, alors, chaque jour suivant, durant la session, jusqu'à ce que les deux Chambres en soient venues à une entente, ou jusqu'à ce qu'une majorité ait été obtenue, ou jusqu'au moment de la clôture de la session. Alors, les deux Chambre se réunissent conjointement et procèdent par la voie du scrutin. Dans l'Etat du Delaware la législature ballotta tous les jours—pendant 114 jours—et aucun sénateur ne sortit de l'urne. Il s'ensuivit que le Delaware ne fut pas représenté, cette année-là, dans le Sénat, à Washinton.

Quatre états de la république voisine furent obligés de recourir à des sessions spéciales ou extraordinaires, pour élire un sénateur, et l'impasse se continua jusqu'à la fin de la session. Dans plusieurs Etats de la république voisine la durée de la session législative est limitée par la constitution à trente ou quarante jours, et s'ils ne peuvent pas élire leur sénateur durant cette période, une session spéciale ou extraordinaire est convoquée, sinon l'Etat reste privé de représentants dans le Sénat. Dans le cinquante-troisième congrès, trois sièges devinrent vacants par suite d'une impasse de ce genre. Dans le cinquante-quatrième congrès il y avait quatre sièges de sénateurs vacants par suite d'une impasse comme celles que je viens de citer, et dans quatorze cas le ballottage dura de quarante-quatre à 114 jours. Or, nous ne voudrions pas introduire dans notre système de gouvernement rien d'aussi irritant que le mode d'élection que je viens d'exposer et qui aurait pour effet d'entraver très sérieusement dans certaines occasions la marche des affaires. Puis, si vous transférez le pouvoir d'élire les sénateurs aux législatures provinciales, vous favoriserez l'usage de la corruption, ou l'exercice d'influences indues. Depuis 1857, dans les Etats-Unis, dix cas de corruption de ce genre furent soumis à une enquête par le Sénat des Etats-Unis. Certains sénateurs ayant obtenu leur élection au moyen de pratiques frauduleuses, donnèrent leur démission avant d'être poursuivis. Des autres sénateurs poursuivis pour corruption, un seul a perdu son siège, et le plus grand

nombre fut acquitté ; mais le vice du système n'en est pas moins patent et la fréquence des pratiques corruptrices, pour l'obtention d'un siège au Sénat est un des scandales qui se produisent dans les Etats-Unis. Permettez-moi de citer un livre que j'ai sous les yeux, et qui donne en résumé l'opinion d'un écrivain d'une certaine distinction, M. Geo. H. Haynes, professeur de science polytechnique, de Worcester, et auteur du livre intitulé: Representation in state legislatures." J'emprunte à son livre le chapitre intitulé: "The election of senators", comme étant l'opinion d'un écrivain qui ne craint pas d'exposer au monde entier l'opinion qu'il a du Sénat des Etats, Unis,, opinion équivalant à ce qui se dit en Canada de notre Sénat.

Cet auteur dit:

Le Sénat des Etats-Unis, si on le juge par les fruits qu'il a produits, est tombé dans l'estime publique du piédestal élevé qu'il occupait. Son pouvoir est resté le même; il s'accroît même; mais il a perdu dans une grande mesure sa distinction. Dans le temps même où les Etats-Unis s'attribuent une nouvelle mission comme puissance mondiale, et lorsque ses motifs ont besoin plus que jamais auparavant de s'affranchir de tout esprit exclusivement mercantile dans l'exercice de son pouvoir de conclure des traités, le Sénat s'est laissé aller à rendre des décisions basées sur des considérations les plus sordides et les plus étroites.

Rien de pis n'a été dit du Sénat canadien.

L'écrivain ajoute :

Jamais, au cours de son histoire, le Sénat ne fut l'objet d'une critique aussi accablante que durant les quinze dernières années. De tous côtés, nous vient cette accusation portant que le Sénat a cessé de représenter les intérêts généraux de la république, ou du peuple des Etats-Unis; que les hommes d'Etat parmi ses membres ont été dans le passé lamentablement peu nombreux, et que leur nombre est encore aujourd'hui moins grand qu'il ne le fût jamais; que le Sénat est devenu un club d'hommes riches, un paradis de millionnaires et qu'il est aujourd'hui le château-fort des *trusts* et des intérêts syndiqués.

On n'a jamais dit de pareilles choses contre le Sénat canadien.

L'auteur continue :

Que dans les congrès successifs que nous avons eus, les plus grands Etats ont continué d'être représentés par des sénateurs, privés de la moindre lueur des qualités qui font les hommes d'Etat; par des hommes qui ont dû leur élévation aux roueries des politiciens, tandis que pour d'autres Etats un siège dans le Sénat est transformé en une pension de vieillard au lieu d'être une position élevée permettant au titulaire de rendre de grands services au pays.

Hon. M. ROSS (Middlesex).

On croira, peut-être, que je lis présentement un journal canadien.

L'auteur dit encore :

Si l'on tient compte que, dans le Sénat d'un simple Congrès—le 58e—un sénateur, au moins, sur dix a été mis en accusation devant les cours de justice, ou soumis à une enquête législative sous l'accusation de crimes sérieux, ou de négligence grave dans l'accomplissement de ses devoirs officiels, et que, dans tous ces cas, le sénateur accusé a été ou trouvé coupable, ou, a u moins, n'a pu se justifier entièrement, cet état de choses est une indication d'abaissement qui soulève la question de savoir si la constitution d'après laquelle le Sénat est constitué permet de choisir des hommes d'une grande habileté et d'un haut caractère.

Telle est l'opinion d'un auteur distingué sur un Sénat dont les membres sont élus par des législatures d'Etat. En sorte que nous, du Canada, ne devons pas nous aventurer dans la voie dangereuse où se sont engagés nos voisins.

Mais quel est le sentiment public à l'égard du Sénat ? Cette question m'amène aux observations par lesquelles j'espère arriver dans quelques minutes à une conclusion. Quel est le sentiment public à l'égard du Sénat dans les Etats-Unis après une expérience de cent trente ans, et quel est le sentiment public à l'égard de la Chambre haute de notre parlement fédéral? Je le dirai en peu de mots. Le public dans les Etats-Unis est d'avis que le mode de faire élire les sénateurs par les législatures d'Etat devrait être abandonné. Permettez-moi de citer un fait significatif. Au cours de cinq sessions du Congrès la Chambre des représentants a voté en faveur d'une proposition tendant à faire élire les sénateurs directement par le peuple. Le dernier vote donné sur ce point le fut en 1900—244 votant dans l'affirmative et 15 dans la négative. En sorte que la Chambre des représentants des Etats-Unis est presqu'unanimement d'avis que les sénateurs devraient être élus directement par un vote populaire. Un comité mixte de membres du Sénat et de la Chambre des représentants fut nommé, et instruction lui fut donné de faire un rapport sur ce sujet ; mais il n'a fait aucun rapport, et cette abstention est attribuée au Sénat. Le parti démocratique fit ses campagnes électorales de 1900 et de 1904 avec un programme dont l'un des articles était l'élection directe des sénateurs par le peuple. Trente et une législatures d'Etat ont voté des résolutions demandant l'élec-

tion des sénateurs par un vote populaire, et dans quelques autres Etats, on a adopté un projet d'amendement constitutionnel en faveur duquel les candidats sont requis de se prononcer aux élections primaires, comme on les appelle. C'est-à-dire, que, lorsque certaines personnes sont choisies, lors des élections d'Etat, telles que celles des gouverneurs et d'autres fonctionnaires relevant du vote populaire, ce vote suggère aux candidats le choix de sénateurs qu'ils devront faire s'ils sont élus membres de la législature. Les législatures ont suivi cette direction dans certains cas ; dans d'autres elles s'en sont écartées. La législature n'est pas obligée d'accepter cette direction comme étant absolument le vœu du peuple. La législature peut exercer son propre jugement. Je mentionne ce fait pour indiquer la tendance de l'opinion publique aux Etats-Unis où l'on essaie de faire prévaloir le mode d'élection directe des sénateurs par le peuple au lieu de les faire élire par les législatures d'Etat. Si l'opinion de cette grande nation qui nous avoisine a quelque valeur, elle est dans ce que je viens de lire et de dire très nettement exposée.

Permettez-moi aussi de dire que, dans le parlement anglais, bien que la Chambre des lords, composée de 620 membres, soit héréditaire, elle est sans cesse soumise à ce curieux procédé qui consiste à la régénérer par une infusion d'un élément populaire. Depuis 1868, pas moins de 256 nouveaux pairs ont été nommés. L'élément héréditaire dans la Chambre des lords—c'est-à-dire l'élément héréditaire qui remonte à la famille dynastique des Tudors, ou même à la famille des Stuarts—est un élément très peu nombreux dans la Chambre des lords. Des 620 membres de cette Chambre, comme je l'ai dit, 256 sont de nouveaux pairs nommés depuis 1868. De sorte que la Chambre des lords n'est pas ce corps parasite transmis par les âges passés ayant conservé ses prédilections et dispositions idiosyncrasiques héréditaire ; mais c'est un corps fécondé et rajeuni par de fréquentes infusions de nouveaux aliments propres à satisfaire l'opinion publique. Le gouvernement Gladstone a nommé 80 nouveaux pairs. Le gouvernement Campbell-Bannerman, qui est aux affaires depuis 1905, a nommé seize nouveaux lords. De sorte que, comme vous pouvez le voir, il est impossible à l'élément héréditaire d'exercer un pouvoir absolu. Je mentionne ce fait pour faire comprendre que, lorsqu'il s'agit de la Chambre des lords, considérée comme la mère de tous les parlements du monde, comme le plus grand corps délibérant de l'univers, il existe une certaine déférence envers l'opinion publique. Cette même déférence existe également, ici, et c'est elle qui a inspiré jusqu'à présent les nominations successives de sénateurs, comme j'essaierai de le démontrer plus loin. Quant à la Chambre des lords, il y a aussi ce fait à noter. Non seulement le gouvernement britannique a nommé 256 pairs ; mais il a aussi nommé quatre juges de la cour d'appel membres à vie de la Chambre des lords, et ils sont remplacés à leur décès par quatre autres juges. C'est un nouvel élément populaire dans la Chambre des lords. Je ne puis mentionner sur-le-champ le nom d'aucun de ces juges de la cour d'appel nommés à la Chambre des lords durant ces dernières années ; mais ces juges constituent un nouvel élément populaire dans cette Chambre héréditaire. Puis seize pairs écossais sont nommés à chaque parlement. C'est un nouvel élément tiré de l'Ecosse, et, vu les vents frais de ce dernier pays, l'on doit présumer naturellement que ces pairs écossais sont d'un tempérament propre à rafraîchir tous ceux qu'ils approchent. Puis des pairs irlandais, au nombre de 28, sont aussi nommés à vie. L'autre jour encore, lord Curzon a été élu pair irlandais. Tout pénétré de l'expérience qu'il a récemment acquise dans l'Inde, il sera un nouvel élément de force et une nouvelle satisfaction donnée au sentiment public. Il y a aussi dans la Chambre des lords 24 évêques et deux archevêques nommés à vie. Puis le président (Speaker) de la Chambre des communes est élevé à la Chambre des lords lorsque son terme d'office expire, et il y a aussi le lord haut chancelier. Au point de vue pratique, les nouveaux pairs qui entrent dans cette Chambre héréditaire, constituent un élément rafraîchissant et fécond. Quelques-uns des grands hommes nommés, de notre temps, à la Chambre des lords sont sir John Colin Campbell ; lord Roberts ; lord Cromer ; lord Kitchener ; lord Mount Stephen ; lord Alverston ; lord Avebury ; lord Playfair ; lord Kelvin ; lord Tennyson et lord Strathcona. La plupart de ces

hommes ont été nommés durant ces dernières années. Puis le gouvernement anglais est revêtu du pouvoir d'augmenter le nombre des lords comme nous le savons tous, et ce pouvoir peut prévenir les conflits ou impasses parlementaires.

Je mentionne ces faits pour établir que même dans la Chambre des lords, avec ses distinctions héréditaires et ses anciens usages, il existe non seulement un corps partiellement électif et partiellement nommé à vie ; mais aussi qui sont tirés du peuple, comme lord Curzon ; lord Mount Stephen ; lord Strathcona et d'autres qu'il m'est inutile de mentionner, pour rajeunir la Chambre des lords et la moderniser.

En France, 300 sénateurs sont élus pour trois termes de la Chambre basse, et celle-ci, composée d'un grand nombre de membres, est élue pour 3 ans. On dit que cette Chambre est trop nombreuse ; mais je n'ai pas sous les yeux le nombre de ses membres. Les sénateurs ne sont pas nommés par le gouvernement ; mais ils sont élus par une sorte de collège électoral et les membres des conseils généraux. Quant une vacance se produit, les délégués des électeurs choisis par le conseil municipal, s'assemblent et élisent leurs propres amis. De sorte qu'il y a là une participation populaire.

En Allemagne, le Sénat est élu à chaque renouvellement du parlement, et il est composé seulement de cinquante-huit membres, nommés par les différents Etats allemands. Les vingt-six provinces de l'empire nomment chacune deux sénateurs, et trois cités en nomment deux chacune, ce qui forme en tout 8 sénateurs. En Australie chaque Etat élit par voie du scrutin ses propres représentants dans le Sénat fédéral, et dans Queensland tout l'Etat prend part au vote pour l'élection des sénateurs. Les provinces ne sont pas divisées en districts électoraux comme la chose existait en Canada sous le régime de l'ancien conseil législatif ; mais un sénateur est un candidat pour toute une province ou cité, comme un lieutenant-gouverneur, dans un Etat ou une Union, est candidat pour tout cet Etat ou toute cette Union. Cet arrangement constitue un vaste électorat. Tel est le système de "Australie, et je crois qu'il fonctionne bien.

J'arrive maintenant à mes dernières observations, et je me demande : " Qu'allons-nous faire " — Allons-nous conserver le système actuel—et je soupçonne que toute l'argumentation que je viens de faire portera cette Chambre à croire que je veux arriver à une seule conclusion, qui est que le système actuel est celui qu'il nous faut, et que nous ne devons pas le changer. Mais après tout, je ne dis pas qu'il ne serait pas avantageux d'avoir un Sénat d'une composition mixte, et je vais exposer ce dernier mode comme étant celui suggéré par un honorable membre du Sénat, afin que cet honorable collègue puisse arriver, lui-même, plus tard, à une conclusion, ou à une opinion sur laquelle nous pourrons tous être d'accord. Je vais faire voir comment le simple mode de nomination par la couronne que nous avons maintenant pourrait être remplacé par un mode composite ou mixte, c'est-à-dire à moitié nominataire et à moitié électif, ou dont la moitié des sénateurs de chaque province serait élue par la province et l'autre moitié nommée par la couronne. Mais pourquoi conserver une partie quelconque du mode nominataire ? Ceux qui posent cette question disent : Si vous faites participer le peuple, adressez-vous à tout le peuple. Je répondrai ceci : Adressez-vous, en effet, directement à tout le peuple plutôt qu'à la législature provinciale ; mais j'ajouterai : Pourquoi maintenez-vous une partie quelconque du mode nominataire ? Il y a un grand fonds de vérité dans ce que nous a dit l'honorable collègue auquel j'ai fait allusion, il y a un instant, au sujet de la manière dont les membres de la Chambre des lords sont de temps à autre recrutés. Des hommes des plus distingués de la Grande-Bretagne, qui ont obtenu des sièges dans la Chambre des lords, n'auraient pas voulu être soumis à une élection populaire, ou n'auraient jamais voulu être nommés autrement qu'ils l'ont été. Prenons, par exemple, sir John Lovitt. Eût-il été disposé à briguer les suffrages du peuple ? Prenons aussi sir John Lion Playfair ; puis lord Cromer et sir Donald Smith. Il y a dans tous les pays des hommes dont l'avis est d'une grande valeur ; dont la position élevée dans les affaires, dans la haute finance, dans les arts, ou la littérature, les mettent en état de faire honneur à une Chambre de sénateurs comme la nôtre, et, selon moi, ces hommes si habiles, si sociables.

aux habitudes et aux goûts si raffinés seraient entièrement perdus pour le pays quant à la contribution qu'ils pourraient donner à la formation des lois, s'ils ne pouvaient pas être nommés au Sénat autrement que par la voie directe du suffrage populaire. C'est pourquoi, afin de conserver ce qui, puis-je dire, serait autrement perdu ; afin d'assurer et accroître la dignité du Sénat, le gouvernement pourrait—et je ne désignerai aucun nom—lui adjoindre des hommes de la trempe de ceux de la Chambre des lords que je viens de mentionner, et cela sans distinction de parti politique, et l'adjonction de ces hommes attirerait au Sénat la confiance et le respect du public à un degré qui ne serait jamais atteint autrement. Nous devons avoir quelque confiance en la couronne. Je suis assez conservateur—étant passablement attaché aux méthodes de la mère patrie—pour avoir en la couronne une confiance à peu près entière, particulièrement dans un cas comme le nôtre, vu les garanties comme celles que nous possédons, et j'aimerais que la couronnt fût libre d'honorer du titre de sénateur des hommes dont l'adjonction au Sénat ne pourrait être obtenue d'aucune autre manière.

Et puis, qu'est-ce que je ferais ? Je voudrais d'abord que les sénateurs actuels fussent maintenus dans leur position jusqu'à la fin de leurs jours, comme la chose fut faite sous le régime de l'ancien parlement du Canada, lors de l'adoption du mode électif. Je diviserais Ontario en douze districts, et j'allouerais à chacun de ces districts un des sénateurs actuels d'Ontario.Il resterait à cette province douze sénateurs privés d'un district chacun. Mais aussitôt qu'un vide se produirait dans la représentation de l'un de ces districts, ou que disparaîtrait un sénateur alloué à un district ; ou que disparaîtrait un sénateur auquel un district ne serait pas alloué, ces vacances devraient être remplies, l'une par voie électorale et l'autre par voie nominataire. Vous auriez là un mode très simple et appuyé sur un très fort précédent. La Chambre se rappellera la conférence interprovinciale tenue à Québec, en 1887, et à laquelle les premiers ministres provinciaux et plusieurs autres représentants des gouvernements provinciaux étaient présents, et, entre autres résolutions adoptées par cette conférence fut la suivante relativement au Sénat :

4. Que le principal but du Sénat était de protéger les intérêts respectifs des provinces comme telles; qu'un Sénat dont les membres sont nommés par le gouvernement fédéral, et à vie, ne donne aux provinces aucune sûreté adéquate, et que, dans le cas où il ne serait prochainement proposé aucun autre remède, l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord devrait être amendé de façon à limiter la durée de la charge de sénateur et à donner, à mesure qu'il survient des vacances, le choix de la nomination à la province où se produit la vacance, jusqu'à ce que, pour chaque province, la moitié des sénateurs représentant cette province soient des sénateurs par elle choisis; que désormais le mode pour choisir les sénateurs soit comme suit: Si la vacance survient par le décès, la démission ou autre cause, d'un sénateur choisi par une province, cette province choisira son successeur; si la vacance survient par le décès, la démission ou autre cause de tout autre sénateur, cette vacance sera remplie tel que maintenant prescrit par l'acte de confédération, mais seulement pour une période limitée.

Dans cette résolution on emploie le mot " province ', et je ne suis pas sûr si l'on a voulu dire par ce mot " la législature provinciale ", ou l'élection directe par le peuple; mais voici ce qui serait fait par l'emploi de ce mode : Les sénateurs actuels conserveraient leur position jusqu'à la fin de leurs jours, et douze sénateurs d'Ontario seraient alloués aux douze districts que je viens de mentionner. Puis, si l'un d'eux meurt, le district, auquel ce sénateur est alloué élira son remplaçant. Ainsi, dans ce dernier cas nous appliquons le principe électif au Sénat, et je donnerais à la charge de sénateur la durée de deux termes de tout membre d'une législature provinciale. La règle, dans les Etats-Unis, fixe à six années la durée du terme d'un sénateur. En France la durée est de trois termes de la Chambre basse. En Allemagne la durée est d'un simple terme de la Chambre basse.

Bref, à quoi se réduit le mode que je viens d'exposer ? L'opposition qui se manifeste dans le public serait constamment représentée par un des sénateurs. L'objection soulevée contre l'ancien conseil législatif électif, c'est que ce conseil se renouvelait par groupe. C'est-à-dire, qu'une fraction du Sénat était renouvelée dans le même temps, si les élections se faisaient simultanément. Dans les Etats-Unis, un tiers seulement du Sénat est élu tous les trois ans. En sorte que les deux tiers des membres restent

constamment à leur poste. Vous préviendriez toute agitation publique et les excès résultant des passions de parti si les sénateurs n'étaient élus qu'à mesure qu'il surviendrait des vacances. Il pourra arriver qu'une vacance ne survienne pas avant deux ou trois ans ; ou bien, deux ou trois vacances pourront se produire dans la même année. Mais on peut objecter que les districts ou collèges sont très étendus. Quant à moi, je voudrais que la durée du mandat des sénateurs fût de deux termes. Les sénateurs déjà nommés par la couronne seraient maintenus jusqu'à la fin de leurs jours. Aucun membre du Sénat ne devrait pouvoir obtenir une prolongation ou un renouvellement de son terme par condescendance ou protection des ministres. Le sénateur doit être entièrement indépendant, si non, sa place n'est pas dans le Sénat. Le sénateur électif serait indépendant. Il est directement l'élu du peuple. Les sénateurs nommés par la couronne, d'après le nouveau mode, seraient indépendants parce que leur position leur aurait été donnée pour toute leur vie. La nouvelle réorganisation se composerait de deux classes de sénateurs. Dans la Chambre des lords il y a les lords héréditaires—cette hérédité remontant à la famille royale des Tudors et les lords nommés à vie dont la création est de date récente, et cette adjonction n'a causé aucun mal. On dira, peut-être, qu'en Canada les districts seraient si étendus que les sénateurs ne pourraient assurer leur élection sans de grandes peines. Je n'attache pas une grande importance à cette objection. Comme je l'ai dit, il y a un instant, toute une province dans l'Australie est un district sénatorial. Dans les Etats-Unis un Etat—tel que l'Etat de New-York qui est très étendu, et le Texas qui l'est encore plus—est le champ électoral d'un gouverneur, et il se fait élire. Des sénateurs pourraient certainement se faire élire dans un district composé de trois ou quatre comtés. Aucun homme ne jugera à propos de briguer les suffrages populaires s'il n'est pas très bien connu. Il doit avoir une taille passablement élevée pour être vu de trois ou quatre comtés. Il est aisé de faire élire un homme petit de taille dans un petit circuit de trois ou quatre mille électeurs ; mais la chose n'est pas aussi facile lorsqu'il y a une quinzaine de mille électeurs.

La nouvelle réorganisation aurait pour effet de donner au Sénat des hommes d'une connaissance et d'une expérience plus étendues. Un autre avantage offert par cette nouvelle réorganisation est le maintien partiel du mode de nomination par la couronne. En maintenant ce mode le cabinet appelé à gouverner pourrait plus aisément se constituer. Un très grand embarras sous le régime de l'ancien conseil législatif, c'est que, lorsque des membres de ce conseil étaient appelés à faire partie du cabinet, ils se trouvaient obligés de retourner devant le peuple pour se faire réélire. Or, il devrait être possible de faire entrer dans le cabinet des hommes n'ayant pas besoin de se faire élire, ou d'obtenir par voie d'élection un siège parlementaire. La constitution anglaise dure depuis mille ans, et, cependant, une moitié du cabinet britannique se compose d'hommes qui ne sont pas obligés de briguer les suffrages populaires, ou de se faire réélire. Le gouvernement doit être libre de s'adjoindre un homme possédant une grande expérience financière, ou une grande expérience dans d'autres branches d'affaires, et il importe que cet homme étant trouvé, ce dernier puisse se mettre immédiatement à l'œuvre. Vous rétréciriez la sphère de bon nombre d'hommes capables si vous insistiez pour qu'aucun homme n'obtienne un siège dans le cabinet à moins qu'il ne se fasse élire dans un district électoral.

Voilà pour l'un des côtés de la question. Mais il y a un autre point de vue qui est presque une révélation. C'est que le régime de l'ancienne loi, qui nous donna des conseillers législatifs électifs, fit élever au Sénat le grand nombre d'hommes distingués dont on nous a parlé. C'est certainement un puissant argument en faveur d'un Sénat dont la moitié des membres serait directement élevé par le peuple, et c'est même un argument encore plus fort à l'appui de cette autre proposition de rendre le Sénat entièrement électif. L'ancien conseil législatif contenait quarante-huit membres élus par le peuple, et je remarque, entre autres, les noms distingués que je vais citer. Ce sont Ferguson Blair, membre du premier cabinet de sir John A. Macdonald ;

David Christie ; M. Aikens ; M. Allen qui fut président du Sénat ; sir Alex. Campbell, ministre de la Justice ; Letellier de St-Juste, élevé au Sénat comme membre du cabinet ; D. L. McPherson ; M. Currie ; sir Etienne Taché ; sir Narcisse Belleau. Ainsi, le mode électif éleva au Sénat cette pléïade d'hommes forts. Si un homme est une forte personnalité, doué d'une grande force et d'une grande énergie, la petite difficulté qu'offre un petit comté n'est peut-être pas préjudiciable à sa promotion. Ce projet de réforme du Sénat fut approuvé, en 1887. C'est un projet suffisamment conservateur ; un projet qui, je le crois, répond à la plupart des objections pouvant être soulevées contre un Sénat, quelqu'en soit la constitution ; un projet, enfin, dont la réalisation ferait entrer dans le Sénat l'élément populaire—élément qui ne saurait être écarté—et maintiendrait cependant, cette stabilité nécessaire à un corps législatif de cette nature.

L'honorable M. COFFEY : Je dois des compliments à mes honorables collègues, de Middlesex et de Wellington-nord pour l'attitude d'hommes d'Etat qu'ils ont prise dans les observations qu'ils ont faites sur la présente question—devenue une question fort complexe. L'honorable sénateur de Wellington a lancé vigoureusement la première balle, et le dernier orateur lui a donné une poussée qui a augmenté sa vélocité.

De temps à autre, il se fait dans certaines parties du pays quelque agitation pour la réorganisation du Sénat, ou le repolissage de ce corps. Dans l'érection de l'édifice national le Sénat du Canada fut considéré comme étant une des parties les plus importantes de la structure. Dans cette Chambre du conseil où s'élabora la confédération canadienne se trouvaient des hommes renommés par leur savoir—des hommes comprenant qu'ils n'élevaient pas un édifice seulement pour la génération à laquelle ils appartenaient ; mais aussi pour les générations futures. C'étaient des hommes dont les pensées s'élevaient bien au-dessus des esprits versatiles des petites factions politiques ; des hommes ne se querellant pas sur de simples questions de détails ; mais pénétrés de la splendide ambition de faire du Canada un pays libre, grand et prospère. Ils voulaient jeter les bases de l'organisation d'une nation forte et durable. On serait vraiment porté à croire, après avoir étudié l'histoire de l'époque à laquelle je fais présentement allusion, et après avoir appris par cœur les paroles presque inspirées des hommes éminents d'alors, qu'ils prévoyaient le temps où une certaine partie de notre population s'agiterait, ou entreprendrait—quoique timidement—de saper les fondations de nos vieilles traditions ; d'affaiblir ou de transformer cette partie de nos institutions contre laquelle, nous espérons, cependant, que le torrent des passions populaires ne prévaudra pas. Il peut se trouver parmi les agitateurs des hommes sincères et honnêtes, qui désirent modifier l'œuvre de leurs maîtres—savoir l'Acte de l'Amérique britannique du Nord,—mais ce sont des hommes qui ne voient que la surface des choses. Ils n'ont pas réfléchi sur les conséquences que nous subirions si leurs nivelantes propositions devenaient un fait accompli. Détachez une portion essentielle d'une fondation d'un édifice, et vous mettez en danger la solidité du reste de la structure. De même devons-nous craindre qu'une atteinte portée à l'Acte de la confédération ne nous amène par degré à d'autres modifications que solliciteront ceux dont les rêves ne peuvent produire que des fruits semblables à ceux de la Mer Morte. Un écho de l'autre Chambre a fait entendre ces paroles :

" Que le Sénat canadien, comme institution, n'a procuré aucun avantage réel au Canada, et ne saurait être considéré comme une nécessité ; que les désavantages qui résultent de son maintien l'emportent de beaucoup sur les avantages qui en proviennent, et que le Sénat peut être aboli avantageusement ".

Ces paroles peuvent être considérées comme étant le prologue du drame que j'appellerai " Radicalism going far afield "—" le radicalisme dévoyé ou battant son plein ". Puis viendra l'épilogue ; mais je crois que ce drame se terminera dans la confusion, et sans avoir mérité les applaudissements de ceux qui aiment vraiment le Canada. D'autres nous disent que le Sénat tel qu'il était à l'origine de la confédération, et le Sénat tel qu'il est de nos jours, n'est pas le même au point de vue de son utilité. Ce n'est qu'une assertion qui n'est aucunement justifiée par les faits et

les chiffres. Cette assertion est souvent un appel aux instincts sordides qui mesurent toute chose au point de vue des "dollars et cents". Quand, je le demande, le bien-être de la masse du peuple canadien a-t-il été compromis par le Sénat ; quand le Sénat s'est-il jamais conduit d'une manière opposée à l'idéal élevé qu'avaient ceux qui le créèrent ? Quand a-t-il jamais manqué de donner aux mesures qui lui ont été soumises toute l'attention qu'elles méritaient ? Si l'on peut citer quelques fautes en matière de législation, il est possible, d'un autre côté, de démontrer que le blâme n'est pas imputable à la Chambre haute. On a dit que le Sénat n'est pas un corps respecté par le peuple—ou n'est pas une réunion de législateurs possédant la confiance du public, parce que ses membres ne sont pas renouvelés à la fin de chaque élection générale. Mais il est bon de se rappeler que pendant de longues années, avant d'occuper leur position actuelle, un grand nombre de sénateurs jouirent de la confiance des électeurs, alors qu'ils traversaient la phase la plus aiguë de leur carrière politique. Plusieurs d'entre eux se firent élire pour la Chambre des communes par de grandes majorités. Pendant une longue série de parlements, ou pendant une génération et plus, ils ont joui de la confiance publique, et, à l'approche du moment où ils devaient quitter leur place de combat dans les luttes de parti, ils ont été appelés dans une sphère plus élevée où ils reçoivent une pleine mesure de l'estime qui leur fut toujours prodiguée par leurs commettants alors que leur âge était moins avancé. Ignorant, sans doute, cette situation, on entend encore dans quelques quartiers certaines voix discordantes contre la Chambre haute que l'on accuse de n'être pas un reflet de l'opinion publique. Mais ces voix, à mon avis, s'éteindront d'elles-mêmes plutôt que de devenir plus retentissantes qu'elles ne le sont maintenant, parce que les objections qui les provoque n'ont d'autre fondement que du sable. En Canada nous pouvons nous féliciter d'être exempts de ces distinctions de classe, qui produisent du mécontentement. Nous ne possédons au milieu de nous aucune classe privilégiée s'imaginant que la Providence a commencé d'abord par la créer, et s'est occupée ensuite de la création des autres classes pour servir cette classe privilégiée. Les membres du Sénat canadien sont issus de ces fils du sol national, qui furent les pionniers du pays ; qui transformèrent les forêts vierges du Canada en des jardins ; qui posèrent la pierre angulaire d'une nation vigoureuse. Nous dira-t-on, aujourd'hui, que ceux qui ont le cerveau, la chair et les os des premiers pionniers du Canada ne sont pas les vrais représentants de son peuple ? On entend souvent dire que le Sénat devrait s'identifier davantage avec l'opinion publique. Examinez bien cette assertion ; pesez-la bien, et vous constaterez que ce n'est qu'un verbiage de perroquet. L'opinion publique ! Qu'est-ce que c'est dans la vie réelle, après avoir mis de côté le verbiage stéréotypé des orateurs de tréteaux, pour lesquels les applaudissements de la foule ignorante sont du lait et du miel. Quand les espérances des brocanteurs de chartes envahissent le comité de la Chambre n° 8, on entend ce cri : "A bas le Sénat !" Ce cri est-il l'écho de l'opinion publique ? C'est quand le Sénat tient dans ses mains la balance de la justice entre toutes les classes et conditions du peuple, et refuse de sanctionner une législation entachée de partisannerie, que certains criards dont l'injuste ambition est entravée poussent cette exclamation : "A bas le Sénat" ! Qui trouve dans cette exclamation le vœu populaire ? C'est une faible portion de notre population ; c'est cette classe d'irréfléchis, entachée de socialisme ; ce sont de jeunes oiseaux qui gazouillent au pied d'Eugène Debs et Jack London, et qui, pour réaliser une partie de leurs rêves, crient : "A bas le Sénat" ! Je le répète : est-ce que ce cri est bien l'interprétation de l'opinion publique ? On ne doit, suivant moi, faire attention qu'au véritable sentiment populaire tel qu'on le trouve exprimé par ceux qui font circuler le sang rouge et vivifiant dans les artères du commerce, de toutes les industries, de toutes les professions. Ce n'est pas de ces véritables citoyens que nous viendra la demande d'abolir l'institution qui s'est toujours montrée et qui se montrera toujours la plus ferme gardienne de nos libertés et du patrimoine dont la Providence nous a si prodiguement dotés. Comparons, un instant, la note qui dominait au début de notre vie nationale avec cet esprit qui anime aujourd'hui ces novateurs

(faciles à compter), qui envahissent l'arène nationale pour tout niveler et enrayer la marche du pays vers un avenir de grandeur et de bonheur permanents. Dans les débats sur la confédération, page 88, nous trouvons les paroles suivantes de l'honorable George Brown :

Je me suis toujours déclaré l'adversaire d'une seconde chambre élective, et je le suis encore, persuadé que deux Chambres constituées de la même manière sont incompatibles avec les principes de la constitution anglaise. J'ai voté presque seul lorsque le conseil fut rendu électif; mais j'ai pu me convaincre qu'un grand nombre des partisans de ce dernier système avaient regretté une pareille mesure. Je veux bien admettre que le système électif a porté aux Communes des hommes de caractère et de réputation; mais l'ancien système a produit le même résultat... Lorsque l'élément électif sera devenu prépondérant qui oserait affirmer qu'il ne réclamera pas le contrôle des mesures financières, contrôle que cette Chambre (les Communes) réclame pour elle-même. Le Sénat ne pourrait-il pas affirmer qu'il représente le peuple aussi bien que nous, et que le maniement des deniers publics lui appartient aussi bien qu'à nous?... Ce que nous proposons, c'est que les membres de la Chambre haute soient choisis parmi les meilleurs hommes du pays par ceux qui possèdent la confiance des représentants du peuple dans cette Chambre. Nous proposons que le Gouvernement du jour, qui ne vit que de l'approbation de cette Chambre, fasse les nominations et soit responsable au peuple des choix qu'il aura faits.

Il y a un demi-siècle, il n'y avait qu'une voix pour déclarer hautement qu'une seconde Chambre législative était nécessaire à un parlement, et, sans doute, on était en partie de cet avis parce que la sagesse des âges, dans tous les pays civilisés sous le soleil, avait convaincu les penseurs qu'il devait y avoir un tribunal pour empêcher l'adoption de toute législation hâtive ou trop précipitée.

Sir John A. Macdonald s'exprimait, lui aussi, comme suit au cours des débats sur la confédération :

Il doit y avoir une seconde chambre pour modérer et reviser la législation. Le Sénat serait entièrement inutile s'il n'était qu'un simple bureau d'enregistrement des décrets de la chambre basse. Il faut, au contraire, que ce soit une chambre indépendante, douée d'une action propre, et ce n'est qu'à ce titre qu'elle pourra modérer et considérer avec calme la législation de l'assemblée et empêcher l'adoption trop précipitée de toute loi intempestive ou pernicieuse passée par cette dernière, sans jamais oser s'opposer aux vœux réfléchis et définis des populations.

Un autre homme public, occupant une position éminente dans les conseils de la nation, l'honorable Alex. Campbell, s'exprima, au cours des mêmes débats, comme suit :

Je voudrais une chambre haute animée d'un esprit calme, réfléchi, vigilant pour prévenir l'adoption de mesures qui, à son avis, ne seraient pas de nature à faire progresser le pays.

Nous devrions nous inspirer de l'expérience de ceux qui, sur ce continent-ci, rejetèrent les vieilles théories emmagasinées de la sagesse antique. Je veux parler des treize colonies qui se fixèrent au sud de notre présente frontière.

Le système électif fut appliqué par ces treize colonies dans sa plénitude, et tout officier public de la république, depuis le président jusqu'au concierge d'un édifice public, fut soumis au suffrage populaire.

Les juges mêmes des différentes cours de justice, si ce n'est ceux de la cour suprême des Etats-Unis, furent astreints à un terme fixé et renouvelable d'une élection à l'autre.

Les sénateurs des Etats-Unis sont envoyés au Congrès de Washington par les législatures d'Etat ; mais on a fait remarquer que les riches seulement réussissaient à obtenir cet honneur. Nous avons la preuve que nos amis américains sont de plus en plus enclins, chaque années, à revenir au conservatisme qu'ils ont si complètement retranché de leur catéchisme politique au début de leur existence comme nation.

Bien que leur pratique soit d'élire leurs juges, à l'exception de ceux de la cour Suprême, dans plusieurs cas, lorsqu'un juge a fait preuve de compétence et d'intégrité, des divergences de vues se sont manifestées entre les partis politiques sur l'opportunité de maintenir ce juge dans ses fonction. Mais à mesure que le monde marche en avant, il faut tenir compte des nouvelles conditions d'existence.

En matière de législation comme dans les autres sphères d'activité, des changements d'un caractère bienfaisant peuvent devenir désirables. C'est pourquoi que, tout attachés que nous puissions être aux principes qui dirigèrent nos premiers pas—tout en maintenant les deux Chambres sous une constitution à peu près identique à l'idéal qu'avaient les pères de la confédération, l'organisation du Sénat pourrait maintenant

subir une réforme de nature à le mettre plus en rapport avec les idées modernes. Le nombre de ses membres pourrait être réduit sans diminuer son utilité. Il y a d'autres corps législatifs dans le pays, qui pourraient être avantageusement réorganisés de la même manière.

Mais il y a quelque chose qui me frappe particulièrement relativement aux travaux législatifs du parlement fédéral.

Pendant que l'une des Chambres du parlement peut avoir un ordre du jour surchargé, l'autre Chambre peut avoir trop de loisirs. Dans un débat récent, l'un des orateurs a qualifié moins délicatement les interruptions du travail du Sénat. Il a dit que ce qui devait être particulièrement reproché au Sénat était sa léthargie et son inertie. Il aurait pu parler du Sénat dans des termes plus justes, et sa sincérité lui inspirera, j'en suis sûr, l'idée de nous dire :

MM. les sénateurs, nous nous plaignons de votre inactivité; mais nous ne vous donnerons rien à faire. Bien que nous nous repaissions de débats interminables, vous devez rester oisifs; mais n'avez-vous pas honte de votre oisiveté?

Les attributions du Sénat devraient être étendues de manière qu'elle s'harmonisent plus parfaitement avec le haut degré d'utilité de son but, et ce changement pourrait être fait sans porter aucunement atteinte aux prérogatives de la Chambre des communes. Il peut sembler inconvenant que le Sénat s'intéresse aux réformes pouvant être adoptées par la Chambre des communes relativement à sa manière de procéder. Mais comme cette dernière Chambre a jugé à propos, elle-même, de discuter la question de modifier la constitution du Sénat, il ne doit pas être déplacé de rendre le change à la Chambre des communes. Une conférence de membres des deux Chambres pourrait faire rapport sur le besoin qu'il y a de distribuer plus équitablement entre les deux Chambres les travaux législatifs. Mes collègues du Sénat, j'en suis sûr, désirent participer raisonnablement à la confection des lois d'intérêt public. Aucune classe d'hommes n'aime plus son pays que la classe d'hommes qui constitue le Sénat ; aucune classe d'hommes ne désire plus que le Sénat faire tout ce qui est possible pour le développement de la richesse du pays et pour donner à ce dernier tout ce qu' constitue la gloire d'une nation ; aucune classe d'hommes n'est plus jalouse que le Sénat de la bonne réputation du Canada, ou n'est plus jalouse que le Sénat de la conservation de ses institutions ; aucune classe d'hommes n'est plus intéressée que le Sénat à ce que le droit triomphe et à ce que le mal soit réprimé ; aucune classe d'hommes ne possède à un plus haut degré que le Sénat l'ambition de développer et d'affermir le patriotisme ; d'unir dans une même pensée d'amour et d'union nationale les diverses croyances ; les diverses races qui habitent notre pays et constituent la nation canadienne. Puisse ce patriotisme se développer de plus en plus dans toutes les parties de notre vaste territoire. Aucun patriote véritable ne doit regarder obliquement un concitoyen parce que ce dernier pourrait être d'une race et d'une dénomination religieuse différentes de celles auxquelles il appartient, lui-même. Nous nous trouvons, quelquefois, en présence de dangers. Il faut y faire face comme des hommes pénétrés d'une foi inébranlable dans la justice de notre cause ; dans le franc jeu ; dans la charité que nous devons avoir les uns envers les autres. Sous l'empire de ces sentiments, les dangers seront évités et avec Virgile nous pourrons dire : " Après avoir échappé aux périls, quel plaisir il y a de se les rappeler " ! S'il arrive jamais—et que le ciel nous en préserve—que l'avenir de notre pays soit mis en péril par l'effet de funestes passions ; que des fils indignes du Canada en soient la honte, ou soient la cause d'un désastre national ; s'il arrive jamais que l'on veuille porter un coup funestte à la nationalité canadienne, c'est, peut-être, et ce sera, j'en suis sûr, la haute mission du Sénat d'arrêter la main fratricide.

L'honorable M. SCOTT : Je présume que d'autres honorables sénateurs désirent prendre la parole sur le présent sujet, et je suggère que le débat soit ajourné jusqu'à mardi, et soit réinscrit à la fin de l'ordre du jour. Je fais cette suggestion sans avoir l'intention de prendre, moi-même, la parole dans cette occasion ; mais je présume que d'autres honorables sénateurs désirent exprimer les opinions qu'ils ont sur la présente question. Du reste, il est désirable que l'opinion de la généralité des sénateurs sur ce projet de réformer le Sénat soit

connue, et cela d'autant plus que cette réforme est agitée dans le public sous l'influence des idées prônées par quelques membres de la Chambre des Communes. Je crois, donc, que tout honorable sénateur devrait exprimer ce qu'il pense sur cet important sujet.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Assurément, le gouvernement, ou ceux qui le représentent, dans le Sénat, doivent avoir quelque chose à dire sur le présent sujet. D'après les remarques de l'honorable secrétaire d'Etat, je comprends qu'il n'a pas l'intention de discuter, lui-même, la question.

L'honorable M. SCOTT : Je ne le ferai pas mardi.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Ainsi, l'honorable leader du Sénat, comme l'honorable premier ministre, étudie depuis une douzaine d'années, la question de réformer le Sénat et n'a encore trouvé aucune solution de la difficulté.

L'honorable M. SCOTT : Eh bien ! je plaide coupable sur cette accusation. Il est très difficile de trouver quatorze hommes pouvant se trouver d'accord sur un changement consitutionnel.

Le PRESIDENT : Si un honorable sénateur désire prendre, mardi, la parole, sur le présent sujet, il vaudrait mieux, peut-être, que la motion d'ajourner le débat fût faite par lui.

L'honorable M. ROSS (Moosejaw) : J'ai l'honneur de proposer l'ajournement du débat au nom de l'honorable sénateur Davis qui m'a prié de faire pour lui cette motion.

La motion est adoptée.

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à 3 heures. p.m., demain.)

SENAT.

Séance du vendredi, 24 janvier 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

LA COMPAGNIE DU PONT ET DU CHEMIN DE FER DE QUEBEC.

L'ordre du jour étant appelé :

Par l'honorable M. LANDRY :

1. La compagnie du pont et du chemin de fer de Québec a-t-elle rempli l'obligation qui lui était imposée par la clause 4 du traité intervenu entre elle et le Gouvernement, à la date du 19 octobre 1903, et qui se lit comme suit:—

"4. La compagnie fournira des souscriptions pour des actions additionnelles jusqu'à concurrence de $200,000, lesquelles seront émises à un prix non inférieur à leur valeur nominale et devront être immédiatement acquittées en entier, le produit devant être appliqué en premier lieu au paiement de l'escompte subi par les obligations de la compagnie comme susdit, savoir: la somme de $188,721" (étant exactement la différence entre la somme de $472,000, montant des débentures émises, et la somme de $283,279 pour laquelle ces mêmes débentures ont été acceptées)?

2. Quand la compagnie a-t-elle ainsi fourni des souscriptions pour des actions additionnelles au montant de $200,000?

3. Quelles sont les personnes ou les compagnies qui se sont partagées ces actions additionnelles au montant global de $200,000?

4. A quelle date et pour quel montant chacune de ces personnes ou de ces compagnies est-elle devenue propriétaire des actions susdites?

5. A quelle date chacune des personnes ou des compagnies susmentionnées a-t-elle versé entre les mains de la compagnie le prix (partiel ou complet) des actions ainsi souscrites?

6. Ce montant de $200,000 a-t-il été payé en entier et de quelle manière? combien a-t-il payé en argent, combien en billets à ordre et combien d'une autre manière?

L'honorable M. SCOTT : J'ai déjà dit à l'honorable sénateur que je croyais que la réponse ne pouvait être préparée avant une semaine.

L'honorable M. LANDRY : Cette question est une qeustion absolument nouvelle.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas de renseignements à ce sujet. Elle ressemble tellement à celles qui l'ont précédé que j'ai cru qu'il s'agissait de la même question.

L'honorable M. LANDRY : Elles sont les enfants du même père. Je suppose que nous pourrons recevoir ce renseignement en même temps que l'autre.

L'honorable M. SCOTT : Je l'espère.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable secrétaire d'Etat pourrait les mettre ensemble : elles feront la paire.

L'honorable M. YOUNG : Nous ne pouvons les distinguer l'une de l'autre.

LES TARIFS DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

MOTION.

L'honorable M. LANDRY propose :

Qu'un ordre du Sénat émane pour la production d'un exemplaire des tarifs en vigueur sur le chemin de fer Intercolonial en 1896 et en 1906-7 entre Québec et Sainte-Flavie et entre toutes les stations entre ces deux endroits, pour le transport des voyageurs ou des marchandises, d'après le tarif d'hiver et le tarif d'été.

La motion est adoptée.

UNE QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. BOSTOCK : Avant l'appel de l'ordre du jour, je voudrais savoir du secrétaire d'Etat si son attention a été appelée sur le compte rendu publié par le " Free Press " d'hier, des délibérations de la législature de la Colombie-Anglaise, compte rendu dans lequel il est dit que le premier ministre McBride a déclaré que des instructions avaient été données au lieutenant-gouverneur, au moment où il accepta la position de lieutenant-gouverneur, par le greffier du Conseil privé, instructions qui l'autorisaient à refuser de sanctionner un bill adopté à la dernière session et intitulé " Natal Act ". Je demande aussi pourquoi le premier ministre McBride a dit que l'entrevue qu'il avait eue avec le secrétaire d'Etat était une entrevue privée ?

L'honorable M. LOUGHEED : Pardonnez-moi de prendre la parole. Si mon honorable ami fait allusion à un passage quelconque d'un journal, il est opportun, je crois, dans l'intérêt de la Chambre et au point de vue de l'exactitude, il est opportun, dis-je, qu'il lise le passage en question.

L'honorable M. BOSTOCK : J'ai sous la main le journal ; mais je voulais être bref. Le passage en question se lit ainsi :

Le premier ministre McBride (répondant à M. Macdonald) a nié qu'il fût responsable de l'acte du lieutenant-gouverneur agissant pour le gouvernement fédéral et il a prétendu que le lieutenant-gouverneur avait reçu des instructions.

M. Macdonald : Quelles étaient ces instructions?

M. McBride a dit que des instructions furent données au lieutenant-gouverneur lorsqu'il fut assermenté, instructions qui l'autorisaient à suivre la ligne de conduite qui a été suivie dans cette affaire. Il était heureux pour appuyer sa cause, de la déclaration que son honneur était en possession d'instructions qui lui avaient été données par le greffier du Conseil Privé du Canada quand il reçut sa commission, lesquelles instructions étaient suffisamment amples et complètes pour le protéger dans l'acte exécutif qu'il accomplissait en refusant de sanctionner ce bill... Il admit avoir eu une conversation avec le secrétaire d'Etat l'honorable R. W. Scott, à Ottawa, dans son bureau particulier, mais il nia que cette conversation put s'interpréter comme elle l'avait été par M. Macdonald. Il se borna à dire qu'il s'attendait à ce que le bill ne fût pas sanctionné. Cela fut dit dans la conversation qu'il eut avec le secrétaire d'Etat; mais il a semblé qu'au Canada le respect de pareils secrets était violé.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Quel est le nom de ce journal ?

L'honorable M. BOSTOCK : Le " Free Press " d'Ottawa de jeudi dernier.

L'honorable M. SCOTT : Ce qui a donné lieu à cela est une conversation que j'ai eue avec M. McBride lorsqu'il est passé par Ottawa en se rendant en Angleterre pour aller appuyer la demande de la Colombie-Anglaise relativement aux " better terms " qu'avaient obtenus les autres provinces. Il vint me voir. Il voulait, je suppose, une lettre de présentation pour quelques personnes de Londres. Pendant que j'étais dans mon bureau de secrétaire d'Etat, non pas dans mon bureau particulier, la conversation dont il s'agit eut lieu. Un bill relatif à l'immigration des asiatiques avait été adopté par la législature de la Colombie-Anglaise, et je désirais savoir ce que l'on ferait de ce bill. Je demandai à M. McBride : " Qu'allez-vous faire du bill relatif à l'immigration ? Sera-t-il sanctionné ou " réservé " ? Il me répondit : " Il sera " réservé ". Après qu'il eût quitté le bureau, je crus qu'il valait mieux avoir, à ce sujet un renseignement plus positif, bien que je n'eusse aucune raison de douter de la vérité de l'assertion que M. McBride m'avait faite; mais, par contre, comme il était parti de la province depuis une semaine et qu'il pouvait ignorer les changements qui auraient pu se produire dans l'intervalle. Le bill n'avait pas été sanctionné, et le 23 avril, peut-être le jour où M. McBride était venu à mon bureau, j'envoyai ce télégramme-ci :

Ottawa, 23 avril 1907.

Lieutenant-gouverneur de
la Colombie-Anglaise, Victoria.

Votre premier ministre, M. McBride, m'a assuré que le bill intitulé: "Loi à l'effet de réglementer l'immigration dans la Colombie-Anglaise ne sera pas sanctionné mais qu'il sera

mis de côté pour être étudié ici par le Gouvernement. Est-ce que je puis compter sur cette assertion?

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

L'assertion en question était celle de M. McBride. Je vois que cette assertion a été travestie. La "Gazette" de Montréal contient sur le sujet un paragraphe daté de Victoria. Il est intitulé: "Il a agi pour le Dominion. Dunsmuir a refusé de sanctionner une loi à la demande du secrétaire d'Etat". Je n'ai jamais fait une pareille demande. J'ai simplement demandé à M. Dunsmuir si je pouvais compter sur l'assertion de M. McBride, le premier ministre de la Colombie-Anglaise. Je n'ai pas demandé au lieutenant-gouverneur une affirmation. J'ai demandé: "Puis-je compter sur l'affirmation qui m'a été faite"?—c'est-à-dire l'affirmation que m'avait faite le premier ministre. La chose a été travestie, et on a dit, dans la discussion faite dans l'assemblée législative, que j'avais donné au lieutenant-gouverneur des instructions, ce qui est faux. La "Gazette" a ajouté:

Aujourd'hui, à la législature, le procureur général Bowser a lu un télégramme envoyé par le secrétaire d'Etat Scott au lieutenant-gouverneur Dunsmuir relativement à la loi dite "Natal Act," adoptée à la dernière session. En résumé, il y est dit: "Le premier ministre McBride nous a assuré que vous refuserez votre sanction à la mesure. Pouvons-nous compter que vous allez agir ainsi"? A cela Dunsmuir a répondu qu'il promettait que le bill ne serait pas sanctionné.

Je ne me suis pas exprimé de cette manière-là. Je n'ai pas fait une demande au lieutenant-gouverneur. Je lui ai simplement demandé si je pouvais compter sur l'affirmation que m'avait faite son premier ministre. La "Gazette" continue:

A cela Dunsmuir a répondu qu'il promettait d'empêcher la sanction du bill.

M. Dunsmuir n'a jamais fait une pareille réponse. Il a dit:

Reçu votre télégramme. Le bill dont il s'agit ne recevra pas ma sanction.

Plus tard, lorsque les bills furent sanctionnés, il envoya la lettre suivante, datée du 29 avril:

Hôtel du gouvernement, Victoria, Colombie-Anglaise.

29 avril 1907.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai prorogé l'Assemblée Législative de cette province le 25 du courant, alors que j'ai sanctionné un certain nombre de bills, dont je vous envoie aujourd'hui des exemplaires par lettre recommandée.

J'ai cru qu'il était bon de garder, pour le soumettre à Son Excellence le Gouverneur général en Conseil, le bill n° 30, intitulé: "Loi à l'effet de réglementer l'immigration dans la Colombie-Anglaise."

Ce qui m'a engagé à faire cela c'est que ce bill semble être une copie modifiée d'autres lois concernant le même sujet, qui ont déjà été rejetées par Son Excellence, et s'il était sanctionné, il pourrait compromettre nos relations internationales et nuire à nos intérêts fédéraux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

(Signé): JAMES DUNSMUIR,
Lieutenant-gouverneur.

L'honorable secrétaire d'Etat,
à Ottawa.

Le lieutenant-gouverneur a donné, je crois, de bonnes raisons pour justifier la ligne de conduite qu'il a tenue; et je ne vois pas que personne puisse être blâmé à ce sujet. Cela cependant a fait naître un *casus belli* dans la Colombie-Anglaise, et la correspondance a été travestie de manière à lui faire dire le contraire de la vérité. Comme je l'ai déjà dit, la conversation eut lieu dans mon bureau. Il n'y avait rien de confidentiel dans cette conversation-là.

L'honorable M. FERGUSON: L'honorable ministre déposera-t-il les documents sur le bureau de la Chambre?

L'honorable M. SCOTT: Oui.

L'honorable M. LOUGHEED: Ce qui m'a porté à demander à l'honorable sénateur de Yale de lire le paragraphe en question, c'est qu'il m'a semblé, au moins, que le premier ministre de la Colombie-Anglaise avait donné instruction au lieutenant-gouverneur de cette province de ne pas sanctionner le bill. Je crois, d'après les observations qu'a faites mon honorable ami—non pas intentionnellement—que c'est là l'impression qu'avait eue la Chambre. Le télégramme envoyé par mon honorable ami le secrétaire d'Etat au lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise avait été rédigé avec finesse et devait faire croire au public que le lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise avait refusé sa sanction sur l'avis de ses ministres. D'après la loi constitutionnelle, le lieutenant-gouverneur, indépendamment de ses ministres, devait refuser de sanctionner un bill qui allait être étudié par les autorités impériales, et, malgré l'avis des ministres provinciaux, ce bill aurait été soumis au gouvernement

fédéral. En tout cas, mon honorable ami devait avoir un but lorsqu'il questionna le premier ministre de la Colombie-Anglaise et lui demanda si son gouvernement conseillerait au lieutenant-gouverneur de refuser sa sanction. Il est bien évident que le gouvernement désirait que le lieutenant-gouverneur refusât de sanctionner ce bill-là. Je fais ces remarques parce que le premier ministre de la Colombie a nié qu'il avait demandé au lieutenant-gouverneur de refuser sa sanction. Il a pris la responsabilité de refuser cette sanction, et sa correspondance avec le gouvernement fédéral non seulement justifie l'attitude qu'il a prise mais fait connaître les raisons qui lui ont fait tenir cette ligne de conduite.

L'honorable M. SCOTT : Je n'essaie pas de donner à la conversation le ton qu'elle n'avait pas. D'abord je nie que la conversation avait un caractère privé.

L'honorable M. LOUGHEED : Je n'ai pas voulu toucher à ce côté de la question.

L'honorable M. SCOTT : J'ai simplement posé la question par une curiosité toute naturelle. Le gouvernement ne m'avait pas chargé de poser cette question. Je désirais personnellement être renseigné sur le sujet. Plusieurs bills de ce genre avaient déjà été désavoués durant les années précédentes, et il était tout naturel de demander si la Colombie-Anglaise avait changé d'idée à ce sujet, et le prmier ministre me semblait être la personne la plus capable de me donner le renseignement et il m'a répondu franchement : " Le bill ne sera pas sanctionné ".

L'honorable M. FERGUSON : Je demanderai à mon honorable ami s'il a répondu au télégramme du lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise, télégramme dans lequel il manifestait l'intention de désavouer le bill ? Quelqu'un a-t-il répondu au nom du gouvernement dans la négative ou l'affirmative ?

L'honorable M. SCOTT : Oh, non !

L'honorable M. FERGUSON : Qui ne dit mot consent. Le gouvernement approuva la chose.

L'honorable M. SCOTT : Cela finit ainsi: " Votre télégramme reçu. Le bill dont il s'agit ne recevra pas ma sanction ".

L'honorable M. FERGUSON : Aucune réponse n'a été faite.

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable M. FERGUSON : Qui ne dit mot consent.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il me semble, après avoir entendu l'explication de l'honorable secrétaire d'Etat, qu'une tentative a été faite pour démontrer que le premier ministre de la Colombie-Anglaise, bien que responsable de l'adoption d'un bill prêtant à objections, au moins au point de vue du gouvernement fédéral, a demandé au gouverneur de refuser sa sanction. Or, n'est-il pas notoire que dans une conversation entre le secrétaire d'Etat et le premier ministre de la Colombie-Anglaise celui-ci a laissé entendre, à Ottawa, que le gouverneur lui avait dit qu'il refuserait sa sanction. Si tel est le cas, le premier ministre n'a fait que répéter ce qu'il avait entendu dire au gouverneur lui-même. Si, au contraire, l'assertion faite par le secrétaire d'Etat doit être acceptée littéralement comme cette Chambre-ci l'a entendue, tous ceux qui l'ont écoutée ne peuvent s'empêcher de croire que le premier ministre de la Colombie, après avoir fait adopter ce bill important, a demandé au gouverneur de ne pas le sanctionner et de laisser au gouvernement fédéral le soin de l'approuver ou de le rejeter. Voilà à peu près la situation. Je me rappelle parfaitement qu'un bill, non pas absolument semblable à celui-là, fut adopté à la Chambre d'Ontario, pour la constitution en corporation d'une certaine société, que le gouvernement approuva le principe du bill, consentit à son adoption, et demanda au gouverneur de ne pas le sanctionner mais de le soumettre au gouvernement fédéral d'alors. Je me rappelle très bien la réponse que fit sir John Macdonald. Voici la réponse qu'il fit au lieutenant-gouverneur et au premier ministre d'Ontario: " C'est une question du ressort de votre législature, et c'est à vous à dire si vous devez ou non le sanctionner. L'honorable ministre désire-t-il que je lui dise quel était ce bill ? Il s'agissait de la constitution en corporation de la société des orangistes. L'honorable sénateur se le rappellera-t-il ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable sir MACKENIE BOWELL: Je n'hésite pas à dire que le gouvernement d'Ontario d'alors désirait rejeter sur le gouvernement fédéral, dont sir John Macdonald était le premier ministre, la responsabilité de rejeter le bill et de venir en conflit avec un grand nombre de gens d'une certaine classe ou de le rejeter et de se faire des adversaires d'une certaine autre classe d'hommes. Mais le premier ministre du Dominion était trop rusé pour se laisser prendre ainsi. Il leur dit qu'ils avaient le droit de faire ce qu'il leur plaisait à ce sujet. La seule chose qui m'ait porté à appeler l'attention sur ce point, c'est que le public, à mon avis, a cru, d'après l'explication qu'a donnée l'honorable sénateur qui a soulevé la question devant la Chambre, et d'après l'explication de l'honorable secrétaire d'Etat, que le premier ministre de la Colombie-Anglaise avait réellement conseillé au lieutenant-gouverneur, bien qu'il fut responsable de l'adoption du bill, d'en refuser la sanction et d'en laisser la responsabilité au gouvernement fédéral. Je puis facilement comprendre que le premier ministre ait pu dire, au cours de la conversation qu'il eut avec l'honorable ministre, d'une manière non confidentielle : " Le gouverneur ne sanctionnera pas ce bill ". Mais on essaie de tenir le premier ministre responsable d'une chose dont le gouverneur de la Colombie-Anglaise devait porter la responsabilité.

L'honorable M. POWER : J'ignorais que cette question fût discutée aujourd'hui. Autrement, j'aurais apporté des documents à l'appui de ce que je vais dire.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Personne ne savait que cette question serait discutée, sauf le secrtéaire d'Etat, qui était prêt à la discuter.

L'honorable M. POWER : On n'aime pas à parler sur un point important au point de vue de la pratique constitutionnelle sans s'appuyer sur des autorités ; mais si j'ai bien compris l'honorable sénateur de Hastings, le premier ministre du Canada, sir John Macdonald, posa le principe que l'administration locale de la province d'Ontario était responsable de la sanction ou de la non sanction d'un bill adopté par la législature provinciale. C'est là une question qui tombe sous l'autorité de la législature provinciale. Il n'y a aucun doute là-dessus, et je crois que la chose doit sembler raisonnable. Le Dominion s'occupe de la loi après que la législature locale l'a adoptée ; mais le Dominion n'a rien à voir à la manière dont le bill sera traité par la province ou par le lieutenant-gouvrneur de la province ; et conséquemment, si le lieutenant-gouverneur avait agi d'après les instructions du gouverneur général et avait refusé de sanctionner ce bill, contrairement à l'avis de ses ministres, il me semble que ce que les ministres avaient de mieux à faire c'était de résigner. Le fait de refuser de sanctionner un bill adopté par la législature est une chose à propos de laquelle le gouverneur est censé prendre l'avis de ses ministres. S'il ne prend pas leur avis et s'il refuse de sanctionner un bill qu'il devrait, d'après eux, sanctionner, il éclate un conflit entre le ministère et le gouverneur. Le ministère résigne et se présente devant le peuple. Je crois que c'est là la conduite à tenir, au point de vue constitutionnel, et la chose est absolument rationelle. Le gouvernement fédéral ne pourrait être appelé à agir au sujet de ce bill qu'après que le lieutenant-gouverneur l'aurait sanctionné et qu'il aurait été transmis ici. Je crois que la législature avait un délai d'un an pour décider si elle devait l'adopter ou le rejeter, et je ne comprends pas pourquoi le gouvernement central a été entraîné dans cet imbroglio provincial, et il est absolument évident, d'après l'explication du secrétaire d'Etat, que le gouvernement fédéral ne s'est pas occupé de cette question.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je m'écarte peu de la position qu'a prise, au point de vue constitutionnel, mon honorable ami d'Halifax. Dans l'ensemble il a absolument raison ; mais il sait très bien que, d'après la constitution qui régit le pays, les autorités impériales se réservent le droit d'annuler ou de rejeter une mesure adoptée par n'importe quelle colonie, et qui vient en conflit avec ce qu'elles considèrent l'intérêt impérial. Quoi qu'il en soit, pour le cas qui nous occupe, je ne blâme pas le gouverneur d'avoir refusé de sanctionner ce bill. Je ne veux pas qu'il soit compris que je le blâme pour cela. Le gouvernement peut avoir judicieusement pensé que la sanction d'un pareil bill serait une violation directe du traité qui existait entre le

gouvernement impérial et le Japon et auquel était devenu partie le Canada, et je ne suis pas prêt à dire qu'il se trompait. Ce n'est pas ce que je veux faire comprendre au Sénat. L'opinion que l'honorable sénateur a exprimée au point de vue constitutionnel est absolument juste jusqu'à un certain point ; mais il n'est pas allé assez loin.

L'honorable M. SCOTT : Mon attention a été attirée sur le fait que je n'ai pas donné de réponse quant aux instructions générales. J'ai examiné les instructions données au lieutenant-gouverneur, et ces instructions ne s'appliquent nullement à ce sujet, de sorte que l'honorable sénateur se trompe sous ce rapport-là. La conversation que j'aie eue avec le premier ministre n'a pas duré plus de quinze secondes. Je lui ai simplement demandé : " Ce bill sera-t-il sanctionné " ? Il m'a répondu : " Non, il ne le sera pas ".

L'honorable M. CLORAN: Je n'ai qu'un mot à dire sur le sujet au point de vue pratique. J'ai étudié cette question, et je suis venu à la conclusion qu'il y avait deux choses à considérer, l'une au point de vue politique, l'autre ou point de vue constitutionnel. Le conseiller de sa province, le premier ministre McBride, était connu comme l'adversaire de l'immigration asiatique dans sa province. Tout le monde admet cela. Il s'est présenté plusieurs fois devant les électeurs de la Colombie-Anglaise en s'appuyant sur le fait qu'il était hostile à cette immigration. La législature siégeait. Le bill intitulé " Natal Act " était devant la Chambre et avait pour effet d'exclure cette classe d'immigrants. Il quitte sa province avant l'adoption de la mesure. Il vient à la capitale du Dominion . . .

L'honorable M. SCOTT : Le bill avait été adopté par la Chambre.

L'honorable M. CLORAN : Je suis prêt à reconnaître que j'ai fait erreur.

L'honorable M. SCOTT : Le bill avait été adopté avant l'ajournement de la Chambre.

L'honorable M. CLORAN : Je suis prêt à reconnaître mon erreur. Le bill passa deux jours avant l'ajournement. Il vint à la capitale du Dominion et il eut une entrevue avec le secrétaire d'Etat, et je ne m'occupe pas de savoir si la conversation qu'ils eurent ensemble était privée ou non. Il vint ici comme premier ministre. Il eut une entrevue avec le secrtéaire d'Etat, qui représente le gouvernement pour traiter de pareilles questions. Une question lui fut posée, et j'admets absolument, avec l'honorable secrétaire d'Etat, que cette entrevue n'était nullement privée.

Maintenant, je me demande ceci : Est-ce que M. McBride, le premier ministre de la Colombie-Anglaise, agissait comme conseiller constitutionnel d'un gouverneur constitutionnel ou s'il agissait comme politicien? Il savait que le bill avait été adopté. Il vint ici, et il dit au gouvernement fédéral : " Il sera désavoué. Le lieutenant-gouverneur ne le sanctionnera pas ". Quoi qu'il en soit, à mon avis, un homme d'Etat ne doit pas agir ainsi. Il était responsable de l'adoption de la mesure. Il savait qu'elle devait être adoptée. Il l'avait fait passer, m'a-t-on dit, et il savait que s'il l'adoptait elle serait désavouée. Je dis donc délibérément que sa conduite en cette affaire a été simplement entachée de rouerie politique. Il avait demandé aux électeurs de la Colombie-Anglaise de l'appuyer dans ses luttes électorales pour la raison qu'il était hostile à l'immigration japonaise, et, il faisait partie d'un cabinet qui voulait faire désavouer cette législation. Voilà une position que le premier ministre de la Colombie-Anglaise ne peut occuper devant le pays. On a dit dans un autre endroit, avec plus de force que je ne puis le dire, que ce double jeu a été joué. D'honorables membres de l'autre Chambre ont dit cela sur l'honneur—et je prétends que ces déclarations devraient être prises sous serment, particulièrement en raison des assertions qui ont été faites ici, et je dis que le premier ministre McBride ne mérite pas la confiance du peuple de la Colombie-Anglaise ni celle de son gouvernement, parce qu'il a joué un double jeu, en prétendant qu'il était hostile à l'immigration et en conseillant au lieutenant-gouverneur de désavouer le bill en question.

L'honorable M. FERGUSON : C'est là une question importante, et il est malheureux que la Chambre ne s'attendait pas à ce que cette question serait discutée à présent. Nous aurions pu consulter les autorités à ce sujet. Cependant, au cours de ma car-

rière politique, je me suis occupé d'une semblable question, et je crois qu'au point de vue constitutionnel, le gouverneur, relativement à des questions qui relèvent de la législature provinciale, doit agir sur l'avis de ses conseillers constitutionnels. Mais lorsque l'intérêt impérial ou l'intérêt général est en jeu, il a le droit de demander au gouvernement fédéral des instructions, et ces instructions doivent primer quand ces intérêts sont évidemment en péril. Le premier ministre de la province n'est pas mis en cause dans cette affaire. On ne demande pas sa résignation, parce qu'il n'a donné aucun avis à ce sujet. Il n'a fait que laisser adopter le bill tout comme d'autres bills. Maintenant, le gouverneur aurait pu, à mon avis, agir comme fonctionnaire impérial et aurait dû, de son propre mouvement, s'il considérait que le bill lésait les intérêts impériaux, refuser de le sanctionner. Il aurait pu faire cela, mais quelle que fût son intention, il n'a pas été laissé dans le doute, parce qu'il avait reçu un télégramme du secrétaire d'Etat lui demandant si le gouvernement du Canada pouvait compter sur le renseignement qu'il avait reçu. Il a demandé : " Pouvons-nous.—voulant parler, je suppose du gouvernement—compter sur le renseignement que nous avons reçu du premier ministre McBride, à l'effet que le gouverneur avait l'intention de refuser de sanctionner le bill ". Il fut répondu que c'était là son intention, et n'importe qui comprendra tout de suite que le gouverneur, quelle que fût son intention avant d'avoir reçu d'ici le télégramme, fut évidemment fortifié dans la position qu'il avait prise comme fonctionnaire impérial, pour refuser de sanctionner le bill.

COMITE DE L'ECONOMIE INTERNE ET DE LA COMPTABILITE.

ADOPTION DU PREMIER RAPPORT.

L'honorable M. WATSON propose l'adoption du premier rapport du comité de l'économie interne et de la comptabilité.

1. Votre comité recommande que le quorum soit réduit à 9 membres.

2. Votre comité désire exprimer dans les débats le regret qu'il éprouve de la perte subie par le Sénat par la mort de M. Antoine Alphonse Boucher, O.L.S., premier assistant greffier. Le regretté M. Boucher a été au service de la Chambre Haute durant cinquante ans, ayant été nommé fonctionnaire dans l'ancien Conseil législatif le 1er mai 1857. C'était un employé fiable, capable et laborieux, enfin un employé public exemplaire, dont la place sera difficile à remplir d'une manière satisfaisante.

3. Votre comité recommande que M. Robert W. Stephens, deuxième assistant greffier, premier commis anglais et greffier des journaux anglais, soit promu aux fonctions de premier assistant grffier, au salaire de $2,600 par année, à la place de M. A. A. Boucher, décédé.

4. Votre comité recommande que M. Alfred E. Evanturel soit nommé deuxième assistant greffier, avec un salaire de $2,400 par année.

5. Votre comité recommande que Norman McLeod soit nommé messager permanent avec un salaire de $900 par année.

Le tout respectueusement soumis.

ROBERT WATSON,
Président.

Le premier, le deuxième et le troisième paragraphes du rapport sont adoptés.

Quatrième paragraphe.

L'honorable M. LOUGHEED : Je n'ai pas eu l'avantage d'être dans la Chambre quand ce rapport a été déposé ; mais il me paraît prêter à la censure. D'abord il me semble que le Sénat a fait une chose inutile en nommant un troisième fonctionnaire devant se tenir à la table de la Chambre. Il va sans dire—la chose est notoire—qu'à la Table de la Chambre des communes il n'y a que deux fonctionnaires, et que la besogne qui est faite à la Chambre des communes est infiniment plus considérable que celle qui est faite dans cette Chambre-ci. Or il ne serait pas irraisonnable—vu les nombreuses homélies qu'a prononcées mon honorable ami le leader de cette Chambre.—il ne serait pas irraisonnable, dis-je, que des principes et des méthodes d'affaires fussent appliquées relativement à la direction et à l'administration du personnel de nos fonctionnaires.

Il n'y a pas de raison qui puisse empêcher une Chambre comme celle-ci et à un comité comme celui de l'économie interne, composé d'hommes d'affaires, d'appliquer des principes d'affaires à l'administration des matières qu'il doit régler. Aucune institution financière ou commerciale ne songerait pour un moment à faire la dépense que comporte la nomination de ce troisième employé. Je demanderai à la Chambre quels devoirs aura à remplir pour le pays ce monsieur, que je ne connais pas, que je ne me rappelle pas avoir jamais vu.

Cette Chambre-ci ne siège pas durant plus du quart de l'année. Nous pouvons siéger plus longtemps ; mais assurément il n'y a pas de besogne qui absorbe l'attention durant plus de deux mois. Est-ce qu'une institution commerciale ou financière songerait pour un instant à nommer trois greffiers devant se tenir à la Table de la Chambre ? Je ne veux pas faire de personnalités. Je ne veux pas censurer ce qui se fait à la Table de la Chambre ; mais je dis—et il n'y a pas de raison pour que le Sénat ne fasse pas les affaires comme elles doivent être faites d'une manière générale —que personne ne songerait à nommer trois greffiers pour expédier la besogne de la Chambre. Au reste, le Sénat est en butte, à chaque instant, aux critiques du dehors. Le feu de la discussion s'est à peine éteint dans la Chambre des communes relativement à la manière dont nous faisons les affaires dans cette Chambre-ci ; et, bien que je ne blâme ni n'approuve cette critique, je dis qu'il n'y a pas de raison pour que le Sénat du Canada ne donne pas l'exemple aux autres corps législatifs du Dominion. Nous sommes accusés de manquer d'indépendance. Nous sommes accués de fanatisme. Je dis que cette nomination est faite à la demande du gouvernement fédéral. J'oserais dire qu'un bien petit nombre des membres du comité de l'économie interne connaissent celui qui vient d'être nommé. Allons-nous continuer à appliquer le principe des promotions à ceux qui ont servi les intérêts de cette Chambre et du pays ? A ma connaissance, il y a dans le département des traducteurs trois employés qui sont qualifiés, mieux qualifiés que celui à qui l'on veut donner la position. Allons-nous méconnaître ceux qui ont servi fidèlement le pays durant plusieurs années ? Allons-nous, à la demande du gouvernement,—le fouet du parti a claqué au-dessus de la tête des membres du comité,—nommer ce monsieur pour le faire asseoir à la Table du Sénat ? Je proteste contre un pareil procédé. Je crois que le Sénat devrait montrer plus d'indépendance qu'il n'en a montré dans cette importante affaire ; et, bien que je ne veuille jeter aucun louche sur celui qui va être nommé—parce que je suppose que ma protestation et celle des membres de l'autre côté de la Chambre n'empêcheront pas cette nomination—je dirai que ces protestations doivent être enregistrées contre une pareille nomination, qui, à mon avis, ne peut être défendue ou excusée.

L'honorable M. WATSON : Je veux répondre par quelques mots à l'honorable sénateur de Calgary. L'honorable sénateur n'assistait pas à la séance du comité qui a recommandé la nomination de ce monsieur. Je crois que sa compétence ne fait doute pour personne, et je crois qu'aucun membre de la Chambre ne met en doute la nécessité de remplacer M. Boucher, après l'adoption du rapport du comité relativement aux devoirs que remplissait celui qui occupait cette position. M. Evanturel a été choisi pour remplir ces devoirs en raison de ses aptitudes et de ses connaissances. Il sait parfaitement l'anglais et le français. C'est un avocat et un traducteur, et il est par conséquemment bien compétent à remplir la position.

L'honorable sénateur a fait remarquer que M. Evanturel a été nommé, à la demande de l'autre Chambre, pour des raisons politiques. Je désire faire remarquer à l'honorable sénateur que la nomination de M. Evanturel a été proposée et secondée par ses amis politiques.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suppose que l'honorable sénateur sait qu'il viole les règles qui gouvernent les comités en faisant connaître ce qui s'est passé au comité.

L'honorable M. WATSON : Je comprends très bien que je viole les règles, mais j'ai cru bon de mentionner ce fait.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ne crois pas que le comité fasse, à l'avenir, une pareille chose.

L'honorable M. WATSON : Je trouve que c'est une bonne réponse à l'accusation tendant à dire que cette nomination a été demandée par le gouvernement et les membres de la Chambre des communes.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur dit-il quelle n'a pas été suggérée par le gouvernement ?

L'honorable M. WATSON : Je crois qu'il n'y a aucun doute sur la compétence de M. Evanturel. On me dit que la traduction des bills est une chose difficile et ne

peut guère être faite parfaitement que par un avocat. Personnellement j'ignore cela ; mais je sais qu'aucun de ceux qui ont été nommés employés du Sénat n'est mieux connu que M. Evanturel, parce qu'il a occupé la position de président de la législature d'Ontario. Ceux qui le connaissent bien feront sans doute allusion à ce fait-là. On prétend que nous nommons un troisième employé pour faire la besogne à la Table. Je ne crois pas que le comité de l'économie interne ait jamais songé à employer M. Evanturel à la Table. Il peut être appelé à s'y asseoir en l'absence du greffier ou de l'assistant-greffier. Nous avons promu M. Stephens à la position qu'occupait M. Boucher, et le comité a nommé M. Evanturel pour remplir la place de M. Stephens, mais non pas avec l'idée qu'il se tiendrait toujours à la table de la Chambre. Je suis informé par ceux qui connaissent la somme de travail qu'il y a à faire pour la traduction, qu'un homme compétent comme l'est M. Evanturel est nécessaire dans le personnel du Sénat.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur voudra-t-il nous dire quels sont les autres devoirs qu'il aura à remplir ?

L'honorable M. WATSON : La principale besogne qu'il aura à faire sera celle de la traduction.

L'honorable M. LOUGHEED : Que ferons-nous des autres traducteurs ? Est-ce que l'un d'eux sera destitué pour faire place à M. Evanturel ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Les explications du président du comité ne peuvent satisfaire personne. Il a absolument oublié qu'un étranger qui ne connaît pas les devoirs qu'il sera appelé à remplir doit recevoir au Sénat le maximum du salaire que comporte la position. Quoi qu'il en soit, les devoirs d'un assistant-greffier de la Chambre, sauf ceux que les deux hommes d'expérience remplissent ici, pourraient être remplis par un commis ordinaire au prix de $1,000 par année. La Chambre n'a pas appris pourquoi M. Evanturel supplante des fonctionnaires d'expérience employés dans le département de la traduction, qui reçoivent des salaires moins élevés que celui que ce monsieur recevra. Je ne parle pas de sa compétence. Il aurait un bien petit talent s'il ne pouvait s'asseoir à la Table et aider aux deux greffiers d'expérience que nous avons ici. Il est inutile de vouloir cacher ce fait-là. Le Sénat est le refuge d'un candidat battu, d'un " dead duck ". Je ne veux pas faire de personnalités à l'égard de M. Evanturel. Il y a plusieurs hommes de talents qui sont au nombre des " candidats battus ". L'honorable sénateur de Middlesex nous a dit hier que plusieurs hommes éminents ont été rejetés par leurs commettants et pourraient être appelés des "dead ducks ". Il a été d'habitude, lorsqu'il n'y avait pas de positions à donner aux partisans du parti au pouvoir, il a été d'habitude, dis-je, de les *fourrer* au Sénat. De cette manière ont été nommés des messagers et d'autres fonctionnaires, impropres à remplir convenablement les fonctions qui leur étaient assignées. M. Evanturel, qui a occupé une position élevée dans la législature d'Ontario et qui est un homme très estimé, a reçu, je crois, la promesse d'un siège de sénateur...

L'honorable M. WATSON : Nous ne savons pas cela.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: N'est-il pas vrai qu'un honorable membre de cette Chambre, qui siège dans la deuxième rangée des bancs de l'autre côté, lui a coupé l'herbe sous le pied et a été nommé à sa place ? Faute de remplir la promesse qu'on lui avait faite, on a décidé de fourrer M. Evanturel au Sénat avec un salaire de $2,400, le salaire maximum payé à tout fonctionnaire occupant une pareille position. J'ai sous la main le rapport du comité de l'économie interne, rapport dans lequel se trouve une échelle de salaires payés par le Sénat à ses différents employés, et j'y vois que le salaire minimum que comporte cette position est de $1,800. Pourquoi cette promotion n'a-t-elle pas été faite en faveur d'un des traducteurs d'expérience déjà à l'emploi du gouvernement ? Pourquoi un étranger a-t-il été choisi ? Quelles raisons l'ont-elle fait nommer, à part des raisons politiques ? Pourquoi reçoit-il le salaire maximum de $2,400 par année ? Mon honorable ami le président du comité s'est habilement abstenu de toucher au point soulevé par le chef de l'opposition ; mais la Chambre doit nous dire quels talents supérieurs M. Evanturel possède pour autoriser le comité à recommander la nomination d'un

assistant-greffier avec le maximum du salaire attaché à la position, lui qui ne connaît pas la besogne qui se fait dans cette Chambre-ci. Je n'ai aucun doute que si un vote est pris le rapport sera adopté ; mais pour ce cas-ci comme pour d'autres sur lesquels j'ai appelé l'attention de la Chambre, je considère qu'il est de mon devoir d'enregistrer ma protestation contre un pareil procédé, s'il n'est pas donné une explication satisfaisante de la nomination d'un étranger devant remplir la deuxième position à la Table avec le maximum du salaire y attaché. Je remarque que mon honorable ami d'Halifax (l'honorable M. Power) se prépare à se lever pour donner une explication. J'espère qu'il sera capable de donner une explication plus satisfaisante que celle qu'a donnée le président du comité. Il peut avoir une plus grande habilité, une plus grande finesse politique, pour expliquer et justifier une recommandation aussi extraordinaire. Qu'est-ce que le secrétaire d'Etat a à répondre à cela ? Je me rappelle combien souvent il s'est levé avec indignation pour protester contre l'augmentation des salaires de quelques commis qui avaient été à l'emploi du gouvernement durant des années. Une augmentation de $100 l'irritait ; il avait alors sur l'économie des vues qui l'empêchaient *d'avaler* facilement une augmentation. Maintenant il consent à la nomination d'un étranger avec le maximum du salaire attaché à la position. Qu'il nous explique pourquoi cela se fait ? Si le gouvernement admet que c'est pour donner une place à l'un de ses partisans, parce qu'il n'a pu lui donner la place de sénateur qui lui avait été promise, nous accepterons, sans rien dire, cette explication. Et voilà la position telle que je la comprends. Tout sénateur qui appuie le rapport enfreint une règle de la Chambre et assume la responsabilité de toutes les iniquités politiques qui se rapportent à cette nomination.

L'honorable M. CLORAN : Il n'y a probablement pas un membre de cette Chambre qui ait des raisons plus fortes que celles que j'ai pour combattre la nomination de M. Evanturel, ex-président de la Chambre d'Ontario ; mais je ne suis pas ici pour satisfaire mon animosité contre qui que ce soit. Je suis ici pour parler sur la foi d'un renseignement que j'ai reçu et qui tend à dire que le personnel des traducteurs a besoin d'aide. Très souvent la traduction est tellement retardée que le sénateur de Montmagny et d'autres sénateurs s'en plaignent amèrement. Voilà une des raisons qui militent en faveur de cette nomination. Il n'y a pas assez de traducteurs pour faire la besogne de la Chambre. Une autre raison c'est que les comités du Sénat n'ont pas de greffiers et sont obligés d'employer des commis de deuxième classe. Je ne m'occupe pas du salaire ; mais du moment que la Chambre apprend que le personnel de ses employés n'est pas assez nombreux, il est de notre devoir de l'augmenter, afin que nos collègues de langue française aient l'avantage de faire traduire le plus tôt possible les mesures et les délibérations de cette Chambre-ci. Quant à la compétence de M. Evanturel, je ne partage pas l'avis de l'honorable sénateur de Hastings, qui, évidemment, dans sa vieillesse, ne songe pas à récompenser les anciens services rendus non seulement au parti mais au pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suis heureux d'entendre l'honorable sénateur exprimer son opinion.

L'honorable M. CLORAN : Il n'a jamais mis cela en pratique quand il en a eu l'occasion, et je n'ai jamais désapprouvé sa conduite. M. Evanturel n'est pas un employé ordinaire ; il a rendu des services à son comté et à son pays ; et je considère que mon assertion a d'autant plus de valeur qu'il n'y a pas un homme dans le Dominion qui m'a nui, au point de vue politique, comme l'a fait M. Evanturel. Aussi je parle avec franchise et sincérité.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur n'a pas de rancune. .

L'honorable M. CLORAN : Je devrais avoir de la rancune, mais je n'en ai pas. M. Evanturel n'est pas un étranger pour la Chambre : c'est un homme public qui a occupé de hautes positions. Nous devons le traiter en conséquence. J'apprends qu'il est nécessaire d'ajouter un homme au personnel. Je serais heureux que M. Evanturel fût choisi. Je ne m'occupe pas de son salaire. En tout cas, il est vrai que M. Evanturel est capable de remplir la position. Il sait parfaitement le français et l'anglais ; de sorte que le Sénat en le nommant rend service au Sénat et au pays.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur a exprimé le désir de savoir comment j'ai pu approuver ce paragraphe-ci du rapport. Si la Chambre me le permet, je dirai ce qui a eu lieu au comité. D'abord le comité n'a pas songé que le nouvel employé se tiendrait à la Table de la Chambre, sauf pour remplacer le greffier ou le sous-greffier. Il n'est pas nécessaire que plus de deux fonctionnaires se tiennent à la Table. Il est vrai que nous avons eu, pendant quelque temps, trois fonctionnaires à la Table; mais cela était dû à ceci: après la mort de M. Adamson, M. Boucher, nommé assistant-greffier, le remplaça à la Table. Les honorables sénateurs qui siègent, depuis quelque temps, dans cette Chambre, se rappellent que durant quelque temps il n'y avait à la Table que deux employés, M. Langevin et M. Boucher. Avant cela, M. Langevin et M. Adamson étaient à la Table. Au bout de quelque temps, un certain nombre de sénateurs constatèrent que M. Boucher ne lisait pas assez distinctement l'anglais pour se faire comprendre, et, pour obvier à cette difficulté, le comité recommanda que M. Stephens, le deuxième assistant-greffier, fût mis à la Table pour lire les documents anglais. Le greffier lit en français et l'assistant-greffier lit en anglais ; de sorte que les honorables sénateurs doivent chasser l'idée qu'ils seront ennuyés par la présence de M. Evanturel à la Table. M. Boucher recevait un salaire de $2,800 par année. M. Boucher recevait, il y a quelques années, un salaire moins élevé, et après qu'il eut été quelque temps assistant-greffier, il reçut $2,800. M. Evanturel doit recevoir le salaire que recevait M. Stephens, de sorte que le Sénat économise $200 par année.

D'honorables sénateurs sourient. $200 constituent peut-être une petite somme, mais il vaut mieux l'économiser.

L'honorable M. LOUGHEED : Ne croyez-vous pas qu'on aurait pu économiser $2,000?

L'honorable M. POWER : Non. Si l'honorable sénateur avait consenti à siéger dans le comité de l'économie interne pour se rendre compte des choses, il serait d'un avis différent. M. Boucher était à peu près le plus laborieux de nos employés. Il était, je suppose, le plus habile traducteur qu'il y eût dans le service de l'Etat. Les honorables sénateurs ont dû le voir maintes fois quitter la Chambre à onze heures. Le nombre de nos traducteurs n'était pas assez considérable, même quand M. Boucher vivait, et quand vous voulez remplacer un pareil employé, vous devez vous assurer de la compétence de celui que vous nommez, et vous ne pouvez pas avoir un pareil employé pour un salaire de moins de $2,400. Il fallait nommer un homme habile. Nous ne pouvions prendre un commis de deuxième classe. Le comité avait deux choses à faire. Nous pouvions peut-être nous assurer pour la somme de $2,400, des services d'un des employés de la Chambre des communes, et le comité avait à décider s'il devait prendre cet employé ou M. Evanturel. M. Evanturel—on nous l'avait assuré et son passé nous le prouve—est un homme d'une haute habileté, qui parle couramment les deux langues et est un très bon traducteur. Naturellement, il nous reste à établir cela. En tout cas, on nous l'assure. Je crois qu'il est tout naturel—la politique prime presque tout—que les sénateurs aient été engagés à faire cette nomination par le désir de récompenser un homme qui a travaillé fortement pour son parti.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. POWER : Je ne crois pas que ce soit un crime. Au fait, le président du comité a dit vrai quand il a déclaré qu'il avait été proposé par deux conservateurs ; mais je me rappelle qu'il y a quelques années, quand M. Boucher fut nommé assistant-greffier, une motion fut faite par un certain nombre de conservateurs pour demander la nomination d'un avocat de cette ville comme assistant-greffier, au lieu de M. Boucher. C'était un homme qui pouvait sans doute remplir d'une manière satisfaisante les devoirs de cette position, mais il ne put se faire nommer. Celui dont je veux parler était M. Gemmill.

C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet. Il s'agissait de choisir entre un employé de la Chambre des communes et M. Evanturel, les salaires devant être à peu près les mêmes. Nous ne pouvions pas faire une promotion parmi nos traducteurs. Nous avions besoin d'un autre traducteur habile. Peut-être l'employé de la Chambre des communes n'aurait pas voulu de la position, mais nous aurions essayé de lui faire accepter. Nous ne l'avons pas fait. Nous avons

pris l'homme qui avait de l'expérience et qui avait servi le public durant plusieurs années, et je ne crois pas qu'en cela nous ayons fait une faute bien grave.

L'honorable M. BERNIER : Je ne discuterai pas les raisons qu'ont exposées les honorables sénateurs qui ont parlé à l'appui du rapport, ni je ne veux mettre en doute la compétence de M. Evanturel, mais je veux déclarer que cette nomination crée un nouveau système qui est inutile. Autrefois il n'y avait que deux secrétaires à la Table, et ce qui a fait mettre M. Stephens à la table ce n'est pas le surcroit de besogne, mais la nécessité d'y remplacer M. Boucher, qui ne parlait pas distinctement l'anglais, à la suite de plaintes que des sénateurs avaient formulées à ce sujet. La Chambre employa M. Stephens à la Table pour lire les bills. Aujourd'hui les choses sont changées. Les deux fonctionnaires à la Table peuvent lire assez distinctement dans les deux langues. M. Stephens ne recevait, comme assistant greffier, ni $2,400 ni $2,600. Il recevait cette somme pour d'autres fonctions qu'il remplissait. Il n'était pas payé pour se tenir à la Table. La situation étant absolument changée, je ne vois pas pourquoi nous créerons une nouvelle place comportant un salaire de $2,400. Si un nouveau traducteur est nécessaire,, que le comité recommande la nomination de M. Evanturel comme traducteur; mais le rapport ne le nomme que comme assistant greffier; et si vous lui imposez les devoirs d'un traducteur français, donnez-lui un salaire plus élevé. Nous créons sans nécessité une nouvelle position; et conséquemment je ne puis appuyer la recommendation du comité.

L'honorable M. ROSS : Je ne puis dire si les services d'un nouveau traducteur sont requis. J'accepte le rapport du comité comme concluant sur ce point-là. Le comité est chargé du devoir d'aviser la Chambre en pareille matière, et je suppose qu'il a étudié la chose avec autant de soins que nos comités ont l'habitude de se renseigner sur les devoirs qu'ils ont à remplir. En tout cas, si les services d'un traducteur sont requis, je suis convaincu que l'éducation et la pratique que possède M. Evanturel lui permettront de remplir très bien ses fonctions. Je crois qu'il est un gradué de l'Université Laval, un universite dont les élèves sont au premier rang et font honneur à leur Alma Mater. Si je ne me trompe, il est un notaire de la province de Québec. Je crois que sous ces deux rapports-là sa compétence est de premier ordre.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Personne ne conteste sa compétence.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Il est bon que la Chambre n'ait aucun doute sur la compétence de celui qui doit être nommé. Les raisons qui lui ont valu sa nomination sont tout à fait étrangères à cette discussion quant à sa compétence. Le comité me dit que les services de nouveaux traducteurs sont requis. S'il en est ainsi, est-il compétent ? S'il est compétent, pourrions-nous avoir ailleurs un meilleur employé ?

L'honorable M. BERNIER : Il n'est pas nommé traducteur.

L'honorable M. POWER : C'est la besogne qu'il aura à faire.

L'honorable M. BERNIER : Alors nommez-le comme tel.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Si je comprends bien, les fonctions de traducteur relèvent de son bureau.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : On a parlé de M. Boucher, premier assistant greffier, comme traducteur.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je dirai les devoirs de sa charge—assistant greffier, deuxième assistant greffier, premier commis anglais et greffier des journaux anglais.

L'honorable M. ROSS : Si je comprends bien, c'est là l'aspect de la question au point de vue anglais.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : C'est le rapport du comité de l'Economie Interne et de la comptabilité.

L'honorable M. SCOTT : Il devra faire la besogne qu'on lui donnera à faire.

L'honorable M. BERNIER : M. Boucher était traducteur avant de se tenir à la table du Sénat, et il continua de l'être lorsqu'il vint siéger à cette table.

L'honorable M. ROSS : Le comité de l'Economie Interne ne peut-il pas assigner ces fonctions à M. Evanturel, même s'il était désigné comme assistant greffier ? Il ne se soustrait pas à notre autorité parce qu'il est nommé deuxième assistant greffier; il reste fonctionnaire de la Chambre, et si celle-ci juge à propos, après qu'il aura été nommé, de lui assigner d'autres fonctions que celles mentionnées dans le rapport, il nous est loisible de le faire. C'est simplement jouer sur les mots que de dire que M. Evanturel ne peut agir comme traducteur français. Il est notre employé, et s'il manque de remplir ses devoirs, nous pouvons avoir quelqu'un qui les remplira.

Ce qu'il faut surtout, c'est de savoir si nous pouvons nous assurer des services d'un bon traducteur en le nommant assistant-greffier. Je suis convaincu que oui, de sorte que cela fait disparaître de la discussion la question de savoir s'il est traducteur ou assistant-greffier. Nous savons donc ce que nous faisons. Maintenant, quant au salaire, je ne m'en occupe pas, parce que je ne connais pas l'échelle des salaires payés par le Sénat. Le salaire n'est pas excessif, mais pour revenir au point de départ, je désire assurer à la Chambre que M. Evanturel est parfaitement compétent à remplir toute fonction qui pourra lui être assignée en rapport avec ses devoirs d'assistant-greffier. Il a été, durant six ans, président de la législature d'Ontario. Ce ne sont pas de minces honneurs, et le gouvernement qui le nomma eut la satisfaction de voir, à l'expiration de son terme d'office, les deux partis politiques le louer et le féliciter. Je ne me rappelle aucun président qui ait reçu autant d'éloges pour la manière dont il remplit ses devoirs. Or, si un homme est capable de remplir les devoirs de président d'une législature, nous ne devons pas craindre qu'il ne puisse remplir ceux d'assistant-greffier. La chose qu'il reste à savoir est celle-ci : A-t-il les connaissances et les aptitudes d'un bon traducteur ? Je n'ai aucun doute là-dessus. C'est un homme de belles manières et il sera peut-être utile au Fauteuil. En tout cas, il ne pourra nuire à la Table. Il a une voix excellente. S'il est jamais appelé à siéger à la Table, il pourra très bien remplir ses fonctions, j'en suis certain. Il parle aussi bien l'anglais qu'un Français peut le parler. Il parle le français comme un Français instruit. Je ne suis pas juge de cela ; mais c'est ce que l'on me dit. Quant à l'aspect politique de la question, je ne le discuterai pas. Tout le monde sait que l'on tient compte des services politiques qu'a rendus un homme quand il s'agit de lui donner un emploi du gouvernement. Il en était ainsi durant les jours fortunés du règne du parti de mon honorable ami de Hastings. Je suppose qu'un libéral ne pouvait alors se montrer dans cette Chambre-ci. Je suppose qu'il ne pouvait obtenir une place un peu importante s'il n'avait pas de services politiques à faire valoir. Nous ne le blâmons pas pour cela. Il jouait la partie d'après les règles du jeu, et je ne connais pas un homme qui connaisse ces règles mieux que mon honorable ami. Je ne connais personne qui puisse les observer avec plus de bonhomie et de clairvoyance que mon honorable ami. Nous lui reconnaissons cette qualité. Mais d'autres que lui doivent jouer le même jeu et doivent être appelés à suivre les règles du jeu, et la fait que M. Evanturel a été un libéral n'est pas de nature à lui nuire. Autrement, il y a un grand nombre de sénateurs qui auraient honte d'eux-mêmes. Il y a dans le service de l'Etat des hommes qui devraient avoir honte d'eux-mêmes.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il n'y a aucun doute là-dessus.

L'honorable M. ROSS : Nous devons vivre et laisser vivre, et nous devons pouvoir faire dans le service de l'Etat des nominations pour nous-mêmes et pour nos amis; nous devons être promus quand nous méritons de l'être, et si nous sommes promus quand nous le méritons, nous devons nous moquer du qu'en dira-t-on. Maintenant pourquoi toute cette discussion ? Nous obtenons les services d'un bon employé et nous les avons à bon marché, nous obtenons les services d'un employé d'expérience, un homme qui a été dans la vie publique et qui s'y est distingué. Il a été défait comme d'autres hommes l'ont été, et le comité demande à la Chambre d'approuver le rapport recommandant sa nomination. Je crois que nous devons le nommer et être heureux d'avoir un homme si capable. Nous devons l'appuyer, et s'il n'a pas assez de travail à faire, nous devons lui en donner

davantage. Il est fort et vigoureux. Aussi, qu'il sache bien que si le Sénat travaille peu, il compte que ses fonctionnaires travaillent du matin au soir.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'aimerais à savoir du président du comité comment il peut concilier le paragraphe de l'adresse avec les ordres permanents du parlement quant à l'échelle des salaires. Ne vaudrait-il pas mieux que l'honorable sénateur adoptât le principe qui a prévalu, pendant quelque temps, à la Chambre des communes, au sujet de l'augmentation de salaire contraire de la loi. On ajoutait : " Nonobstant tout ce que porte le raport adopté par le Sénat le 6 juillet 1906 ".

L'honorable M. WATSON : Je n'ai certainement aucune raison qui puisse m'empêcher d'accepter la proposition de l'honorable sénateur.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je fais simplement cette proposition à l'honorable sénateur sans avoir l'intention de l'appuyer par mon vote.

L'honorable M. BELCOURT : Je n'ai pas l'intention de prendre part à cette discussion, pour des raisons dont l'exposé pourrait ennuyer la plupart de mes auditeurs; mais, à mon avis, le rapport est concluant quant à la nécessité qu'il y a de faire cette nomination et ce qui a été dit quant à la compétence de M. Evanturel est, je crois, concluant aussi. Cependant, puisque j'ai la parole, je désire, avant d'aller plus loin, ajouter ce que je connais personnellement de sa compétence. Je sais qu'elle est de premier ordre. Je l'ai connu durant vingt-cinq ans, et je sais qu'il remplira habilement les devoirs pour l'accomplissement desquels le comité l'a recommandé ; mais, comme je l'ai dit, j'ai voulu surtout, en prenant la parole, répondre avec bonhomie aux remarques de l'honorable et vénérable sénateur de Hastings.

L'honorable sir MACKENIE BOWELL: Pas vénérable.

L'honorable M. BELCOURT : Il a voulu laisser entendre que ma nomination comme sénateur s'était faite à la suite d'une lutte, comme résultat d'une partie de " euchre ", selon son expression. Je puis assurer à l'honorable sénateur qu'il n'y a pas eu de partie de jouée au sujet de ma nomination comme membre de cette Chambre-ci.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur a eu le " joker ".

L'honorable M. BELCOURT : Pour des raisons suffisamment connues j'ai été obligé d'abandonner le mandat que je détenais à la Chambre des communes depuis un grand nombre d'années.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Personne n'a condamné la nomination de mon honorable ami.

L'honorable M. BELCOURT : J'ai donné ma démission comme membre de la Chambre des communes parce que ma santé ne me permettait pas de garder mon mandat. Ma démission fut donnée, et avant que j'eusse eu une conversation avec qui que ce soit, il me fut offert un siège dans cette Chambre, siège que j'acceptai avec plaisir et reconnaissance.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Parfaitement.

L'honorable M. BELCOURT : Puisqu'il n'y a pas eu de concurrence de ce genre, puisque l'honorable sénateur ne prend jamais la parole dans cette Chambre sans avoir de raison de le faire, je suis à me demander pourquoi il a parlé comme il l'a fait. Je ne m'explique la chose que parce qu'au temps où il tenait dans ses mains les destinés du pays, il y avait des courses au clocher pour savoir qui obtiendrait de pareilles positions.

L'honorable M. POWER : Pour faire disparaître la difficulté qu'a signalée l'honorable sénateur de Saint-Boniface, je propose que le paragraphe que nous discutons soit amendé et que nous inscrivions après les mots " assistant-greffier " le mot " traducteur ".

La motion est adoptée.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je désire poser une question au secrétaire d'Etat. Comme le cabinet est censé être uni sur toutes les questions de ce genre, je désire savoir de lui s'il sait que M. Evanturel s'est rendu auprès du premier ministre, après la nomination de mon jeune ami —je ne l'appellerai pas vénérable—comme membre du Sénat, et qu'il lui a fait remarquer qu'il devait avoir un siège au Sénat

et que le premier ministre lui aurait répondu : Eh bien, vous allez avoir un siège au Sénat". Et il a été nommé deuxième assistant-greffier. Est-ce que cela n'est pas vrai ?

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur sait très bien que d'après le serment que prête un membre du Conseil privé il ne peut faire connaître de pareilles choses.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'accepte l'explication. L'honorable ministre n'a pas besoin d'en dire plus long.

L'honorable M. SCOTT : Je dirai, par exemple, que je n'ai jamais entendu parler de cela avant que l'honorable sénateur ait mentionné la chose.

Le paragraphe du rapport est adopté à la suite d'un vote.

Paragraphe 5.

L'honorable M. WATSON : Je crois qu'il a été bien compris dans le comité et dans la Chambre que M. Wood était nommé maître d'hôtel au restaurant du Sénat, et devait être employé le 1er novembre. Après les chiffres "1900' nous ajoutons les mots "à commencer du 1er novembre dernier". Il a été employé et a travaillé depuis cette date-là.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Est-ce que M. Wood était auparavant un messager ?

L'honorable M. WATSON : Non, il est maître d'hôtel du restaurant.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Quel salaire reçoivent les messagers ? Je remarque dans ce rapport que les messagers permanents doivent recevoir $600 la première année et $650 l'année suivante et atteindre le maximum de $700. Est-ce que cet homme a des aptitudes supérieures qui lui permettent de recevoir $900,—$200 de plus que le maximum fixé dans le rapport.

L'honorable M. WATSON : Il est maître d'hôtel au restaurant. Ce n'est pas un messager ordinaire.

Le paragraphe est adopté et le rapport adopté dans son ensemble.

Le Sénat s'ajourne à mardi, le 28 du courant, à trois heures.

SENAT.

Séance du mardi, 28 janvier 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

AMENDEMENT DES REGLES ET DES ORDRES.

MOTION.

L'honorable M. DOUGLAS propose :

Que l'article 128 des Règlements et Formes de procédure se lise comme suit:

"Que tous les projets de loi rapportés par les comités permanents soient transmis au comité de toute la Chambre".

Il dit : Je ne veux pas retenir l'attention de la Chambre par un long discours, parce que j'ai déjà expliquée l'objet de cette motion. Nous avons beaucoup de temps à notre disposition, et nous pouvons donner plus d'attention aux bills d'intérêt privé que nous avions l'habitude de le faire. Un bill peut revenir d'un comité sans que d'honorables sénateurs l'aient entendu discuter. Des changements y ont été faits et les honorables sénateurs n'ont pas entendu les raisons qui ont motivé ces changements. Ils peuvent avoir été occupés dans d'autres comités à ce moment-là, et dans ces conditions-là, sont obligés de voter à l'aveugle l'adoption d'un pareil bill et assument la responsabilité d'une législation de ce genre sans avoir eu suffisamment le temps de prendre une décision à ce sujet. Cet amendement permettra d'étudier le bill plus à loisir. Un bill sera déposé devant la Chambre, et les honorables sénateurs entendront les raisons pour lesquelles les changements ont été faits et seront capables de donner intelligemment un vote en faveur de la mesure ou contre la mesure. Je dirai à la Chambre que la phraséologie que j'ai adoptée dans cet amendement est presque semblable à celui du livre des ordres de la Chambre des communes. Il a pour objet de nous faire suivre la pratique de cette Chambre relativement aux rapports faits par les comités au sujet des bills d'intérêt privé. Cela me semble raisonnable, et je compte que les honorables sénateurs seront heureux de l'appuyer.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur a quelque peu modifié sa motion, et il propose maintenant ce qui suit :

" Que tous les projets de loi rapporté par les comité permanents ou spéciaux soient, après leur deuxième lecture, placés sur les procès-verbaux qui suivent la réception du rapport, afin d'être référés au comité de toute la Chambre ".

L'honorable M. LANDRY : Il y a là quelque chose d'irrégulier. Le bill subira sa deuxième lecture avant d'être transmis à un comité, et si je comprends bien, c'est le rapport du comité qui devrait être soumis au comité général de la Chambre.

L'honorable M. DOUGLAS : C'est là la signification.

Le PRESIDENT : Je demanderai à l'honorable sénateur d'inscrire sa motion dans le cahier des avis, telle qu'elle est redigée, pour jeudi.

L'honorable M. DOUGLAS : La phraséologie est quelque peu modifiée, mais c'est la phraséologie employée dans les ordres de la Chambre des communes, et j'ai cru qu'elle conviendrait mieux pour cette raison-là.

L'honorable M. POWER : Comme nous comprenons tous l'intention de l'honorable sénateur, il vaudrait mieux, en somme, ne pas s'occuper de la partie technique de l'ordre et en disposer maintenant.

L'honorable M. SCOTT : Oh! non, les sénateurs présents à la séance ne sont pas assez nombreux.

L'honorable M. de BOUCHERVILLE : Si la chose est remise à jeudi prochain, sera-t-il nécessaire de convoquer spécialement les membres de la Chambre ?

L'honorable M. LANDRY : Non, il n'est pas nécessaire de convoquer les sénateurs; la motion est remise à jeudi, et son ajournement équivaut à un ajournement du débat.

La motion est remise à jeudi prochain.

REGLES PERMANENTES DU SENAT.

MOTION.

L'honorable M. COMEAU propose :

Que la règle qui suit constitue une règle permanente du Sénat:

" Lorsqu'un comité permament ou un comité spécial recommande dans son rapport l'adoption d'un bill contenant une déclaration qu'un ouvrage ou une entreprise est à l'avantage général du Canada, ou à l'avantage de deux provinces du Canada ou plus, ce rapport doit faire connaître les motifs pour lesquels le comité a décidé que la déclaration doit être faite, et contenir un résumé des raisons données pour et contre la nécessité de faire cette déclaration ".

Il dit : Je crois que cette résolution est suffisamment claire pour être comprise de tous. Je désire cependant exposer quelques raisons qui m'ont engagé à présenter cette résolution et pour lesquelles aussi elle devrait, à mon sens, être adoptée par la Chambre. Permettez-moi d'abord de dire que je partage absolument les vues que l'honorable secrétaire d'Etat a exprimées et qui tendent à dire que lorsqu'est déposé devant la Chambre un bill contenant une telle déclaration, on doit en discuter les principes. Cela admis, nous devons siéger ici comme des juges, et il me semble très injuste de demander à ceux d'entre nous qui ne sont pas membres de ce comité de voter comme juges sans avoir connu les faits. Je sais que nous avons déjà un ordre qui traite de cet important sujet, et j'aimerais à appeler l'attention des honorables sénateurs sur l'article 3 de cet ordre, qui se lit ainsi :

Le Sénat n'adoptera aucun bill contenant une déclaration à l'effet qu'une entreprise locale est à l'avantage générale du Canada ou à l'avantage de deux provinces ou plus, à moins que la vérité de la déclaration n'ait été prouvée.

Je ferai remarquer que c'est là une expression bien vague : "A moins que la vérité de la déclaration n'ait été prouvée." Quelle est la preuve telle que l'entend cette Chambre-ci ? Une simple opinion n'est pas une preuve. Un particulier ou un honorable sénateur peut être d'opinion qu'une entreprise est ou n'est pas à l'avantage général du Canada ; et je dirai qu'une simple opinion n'est pas une preuve, et conséquemment j'ai compris alors—bien que je sois prêt à en prendre ma part de responsabilité que cet article en particulier n'aurait pas dû être adopté par la Chambre.

Nous devrions être extrêmement prudents quand nous sommes appelés à adopter des règles que nous ne pouvons facilement appliquer ; et, dès qu'elles sont adoptées, nous devrions voir à ce qu'elles fussent strictement observées.

L'honorable M. LANDRY : Je crois qu'elle devrait être faite pour s'appliquer aux comités spéciaux. Un comité du Sénat est composé d'un nombre de sénateurs moins

considérable que celui de tous les sénateurs,—et il pourrait être divisé en deux—en un comité permanent, qui est nommé pour chaque session, et en un comité spécial, lequel est nommé pour une fin spéciale ; mais je crois que si les mots "comité spécial" étaient insérés, ils comprendraient ces deux divisions et conviendraient bien.

L'honorable M. SCOTT : Je suppose que lorsqu'un comité, auquel un bill a été soumis, fait à la Chambre un rapport dans lequel se trouve la phrase tendant à dire que l'entreprise est à l'avantage général du Canada, les raisons tendant à cette conclusion doivent être données. La proposition est excellente. Si cette Chambre a erré les dernières trente années et plus durant lesquelles j'en ai fait partie, si elle a, d'année en année, empiété de plus en plus sur les droits provinciaux, si le Sénat du Canada, qui est considéré comme le gardien de la province, a permis à des gens de faire de la cabale dans les couloirs et de plaider et d'insister pour faire adopter des bills qui étaient évidemment, d'après moi, du ressort de la province, il est temps, je crois, que nous fassions cesser cette pratique. Le Sénat ajouterait à son utilité et ferait connaître sa valeur s'il adhérait strictement au principe formulé dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et qui tend à dire que les bills qui tombent sous l'autorité de la province devraient être discutés et adoptés par le parlement fédéral. Dans un sens ou un autre il y est dit qu'ils tombent sous l'autorité fédérale ; mais si on en fait l'analyse, on constate que la conclusion n'est pas absolument claire. Il est très facile d'ajouter une disposition qui dise que les travaux doivent atteindre certain point reculé où les promoteurs n'ont nullement l'intention de se rendre. Je crois que le Sénat s'honorerait en adoptant cette règle et en y adhérant.

L'honorable M. POIRIER : J'approuve les remarques qui ont été faites. La motion est certainement opportune. Je ne commets pas une indiscrétion en disant que cette question a été discuté d'année en année sans que quelqu'un lui ait trouvé une heureuse solution. Si un tel rapport doit être fait par écrit, j'enteuds, et si les raisons y sont formulées, aucun article semblable ne sera inséré, à l'avenir, dans un bill, excepté pour de bonnes raisons. Sans cette disposition, les solliciteurs réussiront à faire adopter à la vapeur cet article par la Chambre sans donner de raisons suffisantes pour en justifier l'insertion. Il sera donc nécessaire de donner des raisons pour faire insérer un pareil article. Aussi, je crois que cette motion est certainement une amélioration sur la règle imprécise qui a existé jusqu'à présent et qui n'a pas été appliquée et qui, de fait, est difficile à appliquer.

L'honorable M. LOUGHEED : J'ai été quelque peu désappointé de ce que l'honorable leader de la Chambre n'a pas défini clairement le principe qui doit nous guider dans la voie où nous allons nous engager. Le Sénat n'a pas été le plus grand pécheur sous ce rapport-là. Le département des Chemins de fer s'est rendu invariablement responsable de pareils bills adoptés par le parlement et contenant des articles qui prêtent à objection. J'ai vu dans les feuilles publiques que le ministre des Chemins de fer a récemment annoncé que quelque nouveau principe devait être formulé relativement aux relations qui existent entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales sur cette même question. Il me semble qu'il devrait être formulé quelque principe bien défini. S'il nous suffit de dire que telle chose sera ou ne sera pas à l'avantage du Canada, sans adopter des principes bien établis, nous commettrons une injustice quant à la loi concernant les chemins de fer du Dominion. J'ai toujours prétendu que lorsqu'un chemin, bien qu'entièrement dans les limites d'une province, forme une partie *bona fide* d'une principale artère et doit échanger le trafic qui peut concerner tous les intérêts des chemins de fer du Dominion, il devient un chemin de fer fédéral, tout comme s'il reliait deux provinces.

L honorable M. SCOTT : Qu'ils se fusionnent.

L'honorable M. LOUGHEED : Si le gouvernement ou le parlement fédéral, après avoir adopté des lois minutieusement élaborées pour la gestion des différents chemins de fer du pays, vient à la conclusion que parce qu'un chemin se trouve nécessairement dans les limites d'une province il ne peut être une entreprise fédérale, cela, à mon avis, est contraire à l'intérêt public. Je n'ai pas besoin de faire remarquer que

plusieurs petites provinces n'ont pas adopté des lois suffisantes pour la bonne administration des chemins de fer, comme l'a fait le Dominion, et je suis convaincu qu'il est de l'intérêt de tout le pays, lorsqu'un chemin de fer forme un anneau de la chaîne des grandes lignes de trafic, qu'il soit déclaré entreprise fédérale et à l'avantage général du Canada, bien qu'il se trouve dans les limites d'une province. Je désapprouve plusieurs mesures qui ont été déposées devant le parlement et qui se rapportent à des entreprises locales ; mais il me semble qu'il est du devoir du gouvernement d'appliquer une politique bien définie à ce sujet, surtout en raison de la divergence des opinions qui ont été exprimées, et il faut que la Chambre connaisse ce que le gouvernement veut faire à ce sujet.

L'honorable M. CLORAN : Je ne crois pas que le chef de l'opposition ait envisagé cette motion comme il aurait dû le faire. Le proposant veut donner plus de portée à la discussioin. Cette motion n'attaque pas le principe qui est amplement appliqué par la commission des chemins de fer. La motion demande simplement que lorsqu'un comité a étudié un bill pour savoir s'il a pour objet l'avantage général du Canada, son rapport dise pour quelles raisons le bill est à l'avantage général du Canada, pour que la chambre sache sur quel renseignement le comité a basé sa décision. Voilà tout ce que la motion a pour objet, et je suis autorisé par le proposant à le déclarer. Conséquemment l'obstacle qu'a signalé le chef de l'opposition est étranger à cette motion. Tout ce que le proposant désire, et cela est conforme à la motion proposée par l'honorable sénateur de la Saskatchewan, c'est qu'un comité spécial, lorsqu'il a discuté une question et a fait rapport de sa décision à la Chambre, celle-ci soit mise en possession de tout ce qui peut être nécessaire pour prendre une décision. D'après la règle préexistante il peut n'être aucunement fait mention de ce qui s'est passé dans le comité. Comment la Chambre sera-t-elle en mesure de juger de la valeur d'un bill sans entendre ou connaître les raisons sur lesquelles le comité qui l'a étudié a basé son rapport ? Cette motion et celle qui l'a précédée permettront de faire obtenir à la Chambre des renseignements qu'elle ne pouvait se procurer auparavant. Nous avons été restreints dans la discussion de pareils sujets. Le comité des chemins de fer fait rapport d'un bill de chemin de fer, et nous n'avons guère l'avantage de le discuter à sa troisième lecture, et nous ne pouvons qu'en discuter le principe à la deuxième lecture. Je me rappelle qu'un jour, alors qu'un bill avait été rapporté d'un comité, j'ai vainement prétendu que nous avions le droit de le discuter par le menu. Je ne vois pas que le chef de l'opposition ait expliqué pourquoi nous devrions rejeter cette motion. Ce qu'il a dit était parfaitement juste mais ne s'appliquait pas à la motion. Cette motion demande simplement que la Chambre connaisse les raisons sur lesquelles le comité a basé la décision déposée devant la Chambre.

L'honorable M. POWER : C'est une question qui mérite d'être quelque peu étudiée. Je ne crois pas que nous devrions nous hâter de voter sur un pareil sujet. L'honorable sénateur de Digby mérite des félicitations pour le vif intérêt qu'il prend dans les délibérations de la Chambre. Cependant, s'il eût siégé ici depuis plus longtemps, il aurait compris que sa motion n'est pas absolument nécessaire. Cette question a été étudiée par la Chambre à maintes reprises, et, il y a trois ans, nous avons nommé un comité devant être chargé d'étudier les règles de la Chambre, de les modifier et de les améliorer. Ce comité eut plusieurs séances, et son rapport fut longuement discuté dans cette Chambre-ci, et, si je me rappelle bien, personne n'a suggéré ni devant la Chambre ni devant le comité le changement proposé aujourd'hui, parce qu'il n'était pas nécessaire. La règle 115 du Sénat dit :

115. Après la première lecture, tout bill privé est renvoyé au comité des ordres permanents, si deux sénateurs le demandent, pour que ce comité constate et fasse connaître dans un rapport si le bill tombe ou non dans les catégories de sujets exclusivement attribués aux législatures des provinces.

Voilà justement ce que la motion de l'honorable sénateur propose de faire.

Et puis la règle 116 décrète ceci :

En tout temps, avant l'adoption finale d'un bill privé, le Sénat peut soumettre ce bill à l'exament de la cour suprême, afin d'avoir son avis sur les points ou sujets qui lui auront été soumis par le renvoi.

Et puis avant cela il y a dans la règle 107, une disposition qui se lit ainsi :

Et si les travaux d'une compagnie constituée ou à être constituée doivent être déclarés

d'utilité générale pour le Canada, cette intention sera spécifiquement mentionnée dans l'avis; et les requérants feront envoyer par lettre chargée une copie de cet avis au secrétaire de chaque conseil de comté et de chaque corporation municipale spécialement intéressée dans la construction ou l'exploitation de ces travaux.

De sorte qu'il existe déjà une disposition qui tend à dire que lorsque cette question se présente relativement à un bill, les intéressés recevront avis que lorsque le bill aura subi sa première lecture il sera transmis au comité des ordres permanents, qui en fera rapport à la Chambre, qui le soumettra aux juges de la cour suprême. En outre, quand un bill est soumis à cette Chambre pour subir une épreuve, un honorable sénateur peut fort bien le combattre en prétendant qu'il n'a pas été démontré qu'il s'agit d'une entreprise à l'avantage général du Canada.

L honorable M. CLORAN: Comment peut-il le combattre s'il ignore ce qui s'est fait au comité ?

L'honorable M. POWER : Cela n'est pas nécessaire. D'abord l'avis du bill doit appeler l'attention sur le fait qu'il ne contient pas cette disposition tendant à dire que l'entreprise est d'une utilité générale pour le Canada. Alors tout sénateur peut faire transmettre le bill au comité des ordres permanents. Celui-ci fait rapport. Et après qu'il a fait rapport, tout sénateur a l'avantage de le comprendre et de le discuter. Le bill parle par lui-même.

L'honorable M. CLORAN : Certainement; mais il n'en est pas ainsi pour l'explication du bill.

L'honorable M. COMEAU : L'honorable sénateur approuve-t-il le principe que l'honorable secrétaire a exposé l'année dernière, à l'effet qu'un bill contenant cette déclaration doit être discuté, dans la Chambre, sur sa valeur.

L'honorable M. POWER : J'espère que tout bill est discuté ici sur sa valeur.

L'honorable M. COMEAU : Je ferai remarquer à l'honorable sénateur que la question qu'il a soulevée et les règles qu'il a citées ne changent rien au fait qu'un honorable sénateur est appelé à donner sa décision avant que le bill ait subi ces épreuves-là.

L'honoroable M. POWER : Oh! non. Nous ne nous prononçons pas avant qu'un bill ait subi sa troisième lecture. Le bill subit toutes les épreuves avant de subir sa troisième lecture, qui est sa dernière ; nous avons une chance de le discuter, et plus tard, après que le comité a fait rapport, rien ne peut empêcher un honorable sénateur de proposer que le bill soit soumis au comité général de la Chambre. Notre règle n'empêche pas cela. La règle décrète qu'à moins que le Sénat n'en ordonne autrement, un bill n'est pas soumis au comité de toute la Chambre. Voyons quel résultat pratique nous donnerait la règle qui est proposée. La motion se lit comme suit :

Lorsqu'un comité permanent ou un comité spécial recommande dans son rapport l'adoption d'un bill contenant une déclaration qu'un ouvrage est à l'avantage général du Canada ou à l'avantage de deux provinces du Canada ou plus ce rapport faire connaître les motifs pour lesquels le comité a décidé que la déclaration doit être faite, et contenir un résumé des raisons données pour ou contre la nécessité de faire cette déclaration.

C'est la règle générale. Elle ne s'applique pas seulement lorsqu'il s"agit de combattre un bill. Elle tend simplement à dire que lorsqu'il est parfaitement évident que l'entreprise est à l'avantage général du Canada, si cette déclaration se trouve dans le préambule, le comité auquel le bill a été soumis doit faire rapport.

L'honorable M. POIRIER : Parfaitement.

L'honorable M. POWER : Cela est absolument inutile pour ces cas-là.

L'honorable M. COMEAU : Je demande simplement qu'il soit donné un résumé des raisons.

L'honorable M. POWER : Si l'honorable sénateur me le permet, je disposerai à l'instant de cette partie de sa résolution. Elle donnerait lieu à une grande perte de temps pour la confection du rapport relatif à chaque bill qui contiendrait cette déclaration. Assurément les honorables sénateurs qui sont membres du comité et qui prennent une part active et énergique dans la défense des droits provinciaux ne permettront pas l'adoption d'un bill contenant une pareille déclaration, si elle y avait été injustement insérée ? Nous savons parfaitement que cette question a été vivement discutée au comité des chemins de fer. Les deux tiers des membres de cette Chambre-ci sont

membres du comité des chemins de fer et ils ont étudié de près un pareil sujet.

L'honorable M. CLORAN : Que dites-vous de l'autre tiers qui ne fait pas partie du comité ? Il doit avaler ce que les deux-tiers disent.

L'honorable M. POWER : L'autre tiers semble être le tiers important. L'autre tiers a le droit d'assister aux séances du comité. Si quelque honorable sénateur est intéressé dans un bill, il peut assister aux séances du comité et y prendre la parole.

L'honorable M. CLORAN : Et il peut aussi y voter ?

L'honorable M. POWER : Il peut prendre la parole devant le comité. Il peut discuter la question de différentes manières dans la Chambre. Nous devons voir comment notre besogne est faite. Disons que le comité se réunisse et discute à une séance de huit à dix bills. Voyez ce que cette résolution demande—le rapport du comité devra donner les raisons pour lesquelles le comité a décidé que cette déclaration serait faite. Cela n'est pas une chose si mauvaise, si irraisonnable. Mais écoutez ceci :

Et contenir un résumé des raisons données pour ou contre la nécessité de faire cette déclaration.

Voyez le comité des chemins de fer—c'est là que cette question est généralement soulevée—cela signifie que nous devrions requérir la présence des sténographes du Sénat à chaque séance du comité des chemins de fer.

L'honorable M. CLORAN : Parfaitement; si la chose est nécessaire.

L'honorable M. POWER : Ils doivent être là, parce que relativement à chaque bill qui contient cette déclaration—et un grand nombre de bills la contiennent—il faut qu'il soit fait un résumé des raisons données pour ou contre la nécessité de faire la déclaration. Et puis chaque assertion faite par tout membre du comité, ou par toute personne qui comparaît devant le comité, doit être calligraphiée, et ce compte rendu doit être mis devant la Chambre. L'honorable sénateur de Killarney a posé une autre question. Qui décidera si le résumé est bien fait ?

L'honorable M. CLORAN : Le président du comité.

L'honorable M. POWER : Je me rappelle qu'un comité a siégé ici, il y a deux ou trois ans, et je ne crois pas que le résumé fait par le président des témoignages était satisfaisant.

L'honorable M. CLORAN : Il fit jeter un homme dans la prison de New-York.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur était le président du comité. Je le remercie pour le renseignement.

L'honorable M. CLORAN : Et votre ami est maintenant en prison.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur fait erreur; il n'est pas en prison.

L'honorable M. CLORAN : Oui, il y est ou il devrait y être.

L'honorable M. POWER : Peut-être devrait-il y être ; mais il n'y est pas.

L'honorable M. CLORAN : En tout cas, il a été condamné à la prison.

L'honorable M. POWER : Je demande aux honorables sénateurs de ne pas adopter cette résolution sans peser minutieusement les effets qu'elle peut avoir. Je suis convaincu qu'elle ne donnera aucun bon résultat, parce que l'on peut atteindre le but visé d'une autre manière. Nous avons déjà les moyens de régler cette question, et si elle est adoptée, elle donnera lieu à une grande perte de temps et à une dépense d'argent considérable. Je crois que nous devons conserver la vieille règle. Je ne crois pas que nous devrions abandonner la pratique que nous avons suivie durant quarante ans, d'une manière satisfaisante, à la demande de n'importe quel honorable sénateur, que ses intentions fussent bonnes ou non.

L'honorable M. SCOTT : J'aimerais à poser une question à l'honorable sénateur. Se rappelle-t-il une seule occasion où un comité ait fait rapport et ait donné les raisons tendant à prouver que l'entreprise était à l'avantage général du Canada ? Je ne me rappelle pas un seul cas de ce genre. Le bill a été adopté par la Chambre après avoir été adopté dans le comité, à la suite d'une grande cabale. Je puis indiquer cinquante bills qui, durant ma carrière, ont été adoptés par cette Chambre-ci, et qui cependant relevaient de la province.

L'honorable M. DAVID : J'approuverai absolument les vues que l'honorable sénateur de Digby (l'honorable M. Comeau) a exprimées, à la condition qu'il retranche les mots "résumé des raisons". C'est trop demander. Il vaudrait mieux demander moins et l'obtenir que de demander trop et de ne pas l'obtenir.

L'honorable M. CLORAN : Le résumé des raisons.

L'honorable M. DAVID : Oui, je serais satisfait du résumé des raisons sans le résumé des témoignages.

L'honorable M. COMEAU: Je désire faire remarquer que je ne crois pas que c'est imposer une trop lourde tâche au comité. Si je comprends bien, les personnes qui demandent des actes constitutifs sont toujours représentés devant le comité, et il serait facile de leur demander de faire par écrit un résumé des raisons.

L'honorable M. FERGUSON : Je désire, d'une manière générale, exprimer l'opinion que cette Chambre, ayant revisé nos règles, il y a deux ou trois ans, ayant employé beaucoup de temps à reviser et à étudier ces règles durant deux sessions, il n'est pas opportun, avant que l'encre des caractères du volume soit sèche, ou avant que ce volume ait été distribué, de recommencer, sans graves raisons, cette revision. Je crois que nous devons étudier minutieusement les changements qui sont proposés, et ce n'est que lorsque la chose est absolument nécessaire que nous devons changer les règles qui ont été rédigées et revisées avec le plus grand soin. Je ne crois pas qu'on ait vu, dans toute l'histoire parlementaire du Canada, autant de bsogne soumise à ces règles dans les comités et dans la Chambre, que nous en voyons à présent. Sans doute nous ne prétendons pas que ces règles sont parfaites. Il peut se faire que des choses importantes aient été omises ou n'aient pas été suffisamment étudiées.

L'honorable M. CLORAN : Celle-ci en est une.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami croit que c'en est une. Quant à ce sujet en particulier, je dirai que depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre-ci, cette question a provoqué des discussions et a été longuement discutée. Je me rappelle que mon honorable ami de De Salaberry a essayé de la régler, il y a quelques années, et sa proposition se trouve en substance dans la troisième édition de Bourinot, à la page 727. Il demanda qu'un autre comité de la Chambre fût organisé et portât le nom de "comité de la législation". Quant aux bills contenant cette déclaration, le rédacteur des lois devrait avoir pour premier devoir d'examiner ces bills avant leur deuxième lecture et d'appeler l'attention sur ces projets de loi, après quoi ils pourraient être soumis à un comité devant s'appeler le "comité de la législation". Je ne crois cependant pas que cela ait jamais été appliqué ; mais nous avons la règle que l'honorable sénateur d'Halifax a lue; et deux honorables sénateurs peuvent, avant la première lecture du bill, demander de transmettre le bill au comité des ordres permanents, afin que l'on s'y assure si l'entreprise est à l'avantage général du Canada. Nous avons donc dans nos règles actuelles une disposition plus effective, si elle était appliquée, que l'amendement qui vient d'être proposé.

L'honorable M. MILLER : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. FERGUSON : Mais quels sont les faits ? Bien que nous ayons déjà cette disposition, qui, à mon avis, serait très effective, nous ne l'appliquons pas et nous proposons une autre disposition protectrice. Rien ne pourra inspirer plus de mépris pour nos règles que le fait d'entasser des règles les unes sur les autres sans les faire observer.

Nous avons adopté une résolution relative à la motion de l'honorable sénateur de Mille-Iles (l'honorable M. David))—je parle ainsi, parce que je dois porter une part du blâme —et deux jours après, si je ne me trompe, malgré cette résolution, nous avons adopté un bill au mépris complet de cette résolution. Je craindrais beaucoup, si l'amendement était adopté, qu'il ne pût être appliqué ou qu'il ne donnât qu'un médiocre résultat. Un bill contenant cette déclaration est présenté à la Chambre. Mon honorable ami le leader de la Cambre a parlé de la cabale. C'est justement cette cabale qui serait à craindre, et j'oserais dire que cette règle ne serait pas longtemps en vigueur avant que la cabale serait assez énergique pour rendre des raisons frivoles suffisamment fortes pour permettre l'insertion de ce paragraphe, et lorsque les exigences de-

viendraient très considérables, la cabale de plus en plus active, on consterait qu'elle serait assez puissante pour faire insérer quelques raisons que la Chambre pourrait accepter, un précédent serait créé et la porte serait encore grande ouverte comme auparavant. Je crois que si la Chambre veut prendre la peine de se renseigner, elle constatera que la règle que nous avons vaut mieux que celle qui est proposée. Naturellement cette règle donnerait une nouvelle protection, mais je craindrais qu'elle ne donnât pas un résultat satisfaisant, et je crois, comme je l'ai déjà dit, qu'il n'y a rien qui jette, d'une manière générale, du discrédit sur notre pratique comme le fait d'adopter des règles qui ne sont pas destinées à être appliquées avec soin ou à n'être pas appliquées du tout.

L'honorable BEIQUE : Comme l'a dit l'honorable sénateur de l'île du Prince-Edouard, une règle fut adoptée par cette honorable Chambre, il y a quelques années, sur mon avis et à ma demande. Cette règle décrétait que tout bill contenant une déclaration tendant à dire que l'entreprise était à l'avantage général du Canada serait soumis à un comité spécial nommé à cette fin, et qu'il serait du devoir de ce comité de faire rapport conformément à la déclaration et de dire si celle-ci est conforme à l'esprit de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Je croyais alors et je crois aujourd'hui qu'une pareille question ne peut être discutée par un comité qui compte un grand nombre de membres, qu'elle doit être réglée par un petit comité, afin qu'une règle générale soit suivie et appliquée à tous les bills de ce genre, et que les décisions et la pratique soient rendues uniforme. Si le comité des chemins de fer devait s'occuper de cette déclaration, comme tend à le demander la présente motion, ce comité comptant un grand nombre de membres, qui ne sont pas toujours les mêmes, la même règle ne pourrait être appliquée et par conséquent serait inutile. Comme je viens de le dire, cette règle a été adoptée par cette honorable Chambre. La session était avancée, et l'on jugea opportun d'attendre à la session suivante avant de nommer un comité, qui devait être le comité de la législation. A la session suivante j'appellai l'attention sur le sujet ; mais on prétendit qu'elle n'avait pas été adoptée comme une règle fixe, et qu'elle avait expiré avec la session, et l'on ne s'occupa plus de la chose. Il fut alors formé un comité, à la demande de l'honorable sénateur d'Halifax, pour reviser les règles de cette honorable Chambre. J'étais un des membres de ce comité. Je soumis la chose au comité, mais celui-ci vint à la conclusion qu'il valait mieux procéder en vertu de la règle 115 qu'en vertu de la règle à laquelle mon honorable ami d'Halifax a fait allusion. Je crois encore qu'il vaudrait mieux avoir une règle comme celle qui fut adoptée il y a trois ou quatre ans, qu'un comité de ce genre serait le véritable comité qui devrait formuler un principe général d'après lequel un comité réglerait tous les cas, et je ne voudrais pas appuyer la motion telle qu'elle est rédigée.

L'honorable M. BERNIER : Je ne saisis pas la logique des raisons données contre l'adoption de cette résolution. Il est vrai que beaucoup de besogne a été faite, il y a quelques années, pour amender nos règles. Nous ne contestons pas cela, mais, au fait, cette résolution n'a pas pour objet de changer du tout nos règles. Elle les augmente ; mais elle ne les change pas ; elle ne fait que fortifier les règles préexistantes.

L'honorable M. EDWARDS : J'approuve absolument les idées de l'honorable sénateur qui a présenté cette résolution, et si elle peut faire atteindre le but qu'elle vise, je l'appuirai fortement ; mais, à mon avis, elle ne pourra l'atteindre, et je crois que la question des droits provinciaux n'est pas en cause dans une pareille discussion. Il s'agit de la procédure de la Chambre. En tout cas, quelle est la situation ? Tous les membres de cette Chambre-ci peuvent assister aux séances de tous les comités. Ils peuvent discuter tous les bills devant les comités, tout comme s'ils étaient les membres de ces comités.

L'honorable M. CLORAN : Comment peuvent-ils assister simultanément aux séances de tous les comités ?

L'honorable M. EDWARDS : Il peut se présenter là une difficulté ; mais je crois que les honorables sénateurs qui assistent, aussi assidument qu'ils le peuvent, aux séances des comités ne rencontreront pas souvent cette difficulté. Il est fait rapport du bill à cette Chambre, et tout sénateur a

le droit de combattre le bill, de demander qu'il soit renvoyé au comité ou de le faire rejeter, en donnant pour cela un avis de motion à la Chambre. Je ne crois pas que cette résolution donne aucun bon résultat. La règle proposée ne fera que surcharger la procédure et nécessitera de nombreuses additions aux rapports. Si la résolution avait pour effet d'accomplir exactement ce que l'honorable sénateur désire, je l'appuierais avec le plus grand plaisir ; mais c'est une règle qui ne fera que surcharger les règles de la Chambre et ne donnera aucun bon résultat.

L'honorable M. BEIQUE : Puis-je indiquer l'effet de la règle dont j'ai parlé ? Elle se lisait ainsi :

Le rédacteur des lois examinera tous les bills d'intérêt privé, et, avant leur deuxième lecture, appellera l'attention du Sénat sur ceux qui contiendront des dispositions spéciales ou qui contiendront expressément ou implicitement la déclaration mentionnée dans le paragraphe (c) de l'alinéa 10 de l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, ou pourront autrement soulever une question de juridiction entre le parlement du Canada à la législature de toute province.

Tous les bills d'intérêt privé sur lesquels le rédacteur des lois appelle l'attention comme contenant la déclaration susmentionnée ou soulevant autrement la question de juridiction, seront considérés comme soumis, sans ordre spécial à cet effet, au comité de la législation, pour que celui-ci fasse rapport, après s'être assuré si ladite déclaration est conforme à l'intention et à l'esprit de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, ou soulève autrement la question de juridiction.

L'honorable M. CLORAN : Je propose un amendement. . .

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur a déjà parlé.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur a parlé déjà.

L'honorable M. CLORAN : Sitôt qu'un honorable sénateur parlera une deuxième fois, j'appellerai l'attention de la Chambre.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur n'a pas été rappelé à l'ordre parce qu'il a parlé pour la deuxième fois, mais bien parce qu'il a proposé un amendement.

L'honorable M. KERR (Toronto) : Cette question a été longuement discutée au Sénat et elle a récemment donné lieu à une règle qui a été lue et présentée par l'honorable sénateur qui vient de la citer de Bourinot. Cette règle servait à la gouverne du Sénat jusqu'à l'adoption des ordres permanents que nous avons devant nous. Quant cette question fut soumise au comité spécial, elle fut étudiée avec soin, et l'on y vint à la conclusion que cette règle ne conviendrait pas. Elle était virtuellement rédigée d'après le principe de la règle qui nous est proposée, sauf qu'elle pouvait être appliquée avant que le comité permanent s'occupât de cette partie du sujet, et, à mon avis, elle valait mieux que celle qui est proposée aujourd'hui. Si le besoin se faisait sentir d'une semblable règle, je proposerais de supprimer l'ordre tel qu'il existe et d'adopter la règle qu'a proposée l'honorable sénateur de De Salaberry. La règle que nous avons déjà me semble parfaite, et l'adoption de la nouvelle règle qui est proposée causerait de l'embarras dans l'étude d'un bill. Quelle est la règle qui nous gouverne ? Si cette question de la juridiction est soulevée, deux sénateurs peuvent, en vertu de la règle 115, demander de soumettre le bill au comité des ordres permanents. Maintenant nous pourrions voir se produire une anomalie. Si la règle projetée était adoptée, le comité des ordres permanents pourrait recueillir des témoignages, étudier la question et faire un rapport et le soumettre à la Chambre, et, après que celle-ci l'aurait adopté, elle le transmettrait au comité des chemins de fer, où toute la question serait de nouveau discutée, un autre rapport serait présenté sous la forme proposée par cette règle, et nous n'en finirions jamais avec la procédure. Le Sénat, après que le rapport du comité des ordres permanents aurait été reçu et approuvé ici, pourrait probablement le rejeter, à cause de la présentation d'un rapport comme celui qui est mentionné dans la règle projetée. Je crois que nous compliquerions inutilement notre procédure et nous causerions des délais irraisonnables. Vous avez maintenant une règle qui permet de faire une enquête et de recueillir des témoignages, d'après lesquels la Chambre peut adopter ou rejeter la proposition qui a été soumise au comité. Cela étant ainsi, la décision serait finale, à moins que de nouveaux éclaircissements fussent donnés sur le sujet. Si vous adoptez cette motion, chaque bill sera exposé à être combattu dès le moment où il sera déposé devant la Chambre. Le Sénat se couvrirait de ridicule en adoptant une pareille règle. Ceci est

absolument étranger à la question des droits provinciaux. Il s'agit simplement de savoir quelle procédure il convient que le Sénat adopte. Nous avons une règle qui restera en vigueur, que cette motion ne propose pas de rescinder, qui convient au règlement de la question, parce que le comité des ordres permanents est le comité qui doit en disposer ; mais s'il était nécessaire de nommer un comité, il faudrait qu'il fût nommé dès le début. La question de la juridiction devrait être réglée avant que le bill fût soumis au comité.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur a dit que la règle que j'ai citée avait subi l'épreuve. Il a fait erreur ; elle n'a pas été appliquée.

L'honorable M. CLORAN : Je suis convaincu qu'un grand nombre des sénateurs hostiles à cette motion n'ont pas compris l'objet du proposant. Il ne veut pas détruire la procédure de la Chambre ou celle du comité. Il demande—et je ne vois pas pourquoi ses adversaires s'opposent à cela —que la lumière des renseignements donnée au comité soit aussi donnée à la Chambre. D'après le système actuel, le président du comité fait seulement un rapport demandant l'adoption d'un bill et la Chambre l'adopte sans savoir pourquoi le comité l'a recommandé, et, depuis que je siège ici, pas un sénateur n'a eu le courage de protester contre un rapport du comité.

L'honorable M. POWER : Oui, plusieurs l'ont fait.

L'honorable M. CLORAN : A ma connaissance, pas un seul honorable sénateur, depuis cinq ans, n'a pris la parole pour combattre un rapport du comité.

L'honorable M. POWER : Oui.

L'honorable M. CLORAN : Si un sénateur a pris la parole, ce n'est qu'après qu'un rapport avait été rejeté. Tout ce que l'honorable sénateur de Digby demande c'est que les renseignements donnés à un comité soient communiqués à la Chaambre, le plus brièvement possible. Nous ne rescindons aucune règle, nous ne détruisons rien. Tout ce que nous demandons c'est que la Chambre soit mise en possession de détails qui lui permettent de donner une décision juste sur toute mesure qui lui est soumise, et non pas décider à l'aveuglette comme elle l'a fait depuis quarante ans. Je ne veux pas être conduit en aveugle. Je proteste contre la remarque de l'honorable sénateur de l'île du Princ-Edouard, tendant à dire que les règles devraient être observées simplement parce qu'elles ont été adoptées autrefois. Quand les règles sont vieillies, il faut les rapiécer comme on fait d'un habit usé. Nous sommes ici pour juger les choses au point de vue moderne. Le modernisme est aujourd'hui le cri de rappel et je n'aime guère les discours rococos qui nous prônent ce que désirait autrefois le public. Durant ma courte carrière, j'ai constaté que l'opinion publique n'est pas ce qu'elle était il y a vingt-cinq ans. Je demande avec instance à la Chambre d'adopter la motion présentée par l'honorable sénateur de Digby, après qu'elle aura retranché les mots "des raisons" de la cinquième ligne.

L'honorable M. CASGRAIN : J'ai eu l'honneur de faire plusieurs rapports à cette honorable Chambre, et chaque fois que j'ai été prié de le faire, j'ai fait connaître les raisons pour lesquels tel article était inséré dans le bill ou en était omis.

L'honorable M. CLORAN : Alors pourquoi combattre cette motion ?

L'honorable M. CASGRAIN : Des raisons spéciales étaient aussi données, et personnellement je ne vois pas l'utilité de la présente motion, parce que tout membre de cette Chambre a parfaitement le droit de demander à celui qui présente le rapport d'un comité pour son adoption pourquoi le comité est venu à la conclusion formulée dans le rapport.

L'honorable M. CLORAN : Que la chose se fasse par écrit pour que nous puissions l'étudier.

L'honorable M. CASGRAIN : Ce que l'on vient de proposer s'est fait, à ma connaissance, durant des années. Quand un rapport est présenté à la Chambre, tout sénateur peut se lever et demander pourquoi tel ou tel article est recommandé ; par exemple, pourquoi l'entreprise projetée est déclarée une entreprise à l'avantage général du Canada. Maintenant quel objet a en vue l'honorable sénateur de Digby ? Quand il aura entendu discuter les rapports du comité des chemins de fer, il verra que l'objet qu'il en a vue et qui est excellent a déjà

été atteint. Il désire que ce parlement-ci n'adopte pas de bills qui relèvent des législatures provinciales. Moi-même j'ai protesté plusieurs fois contre l'empiètement des droits provinciaux, et, un jour, je suis allé jusqu'à dire que si l'on continuait à faire de pareils empiètements, si ce parlement-ci continuait à adopter des bills constituant en corporations des compagnies pour la construction de chemins de fer d'une nature provinciale, les provinces feraient aussi bien de renoncer pour toujours à faire des lois relatives aux chemins de fer. Je sais que l'on veut fortement, non seulement dans ce parlement-ci, mais par tout le pays, que tous les chemins de fer soient mis sous l'autorité du parlement fédéral, et que les lois relatives aux chemins de fer ne soient pas adoptées par les provinces ; mais nous devons nous rappeler que nous sommes régis par la constitution, et, autant que je puis comprendre la constitution à sa lecture, les provinces ont le droit indéniable d'adopter des lois relatives aux chemins de fer. Je suis heureux d'annoncer que durant cette session les provinces seront représentées devant les comités de cette Chambre pour y empêcher que les droits provinciaux soient lésés. Je sais qu'Ontario sera représenté habilement devant nos comités, de sorte qu'on n'impiètra pas sur les droits de la province de Québec. D'autres provinces seront représentés, et je crois que ce sera une nouvelle ligne de conduite que chaque membre de cette Chambre, j'en suis sûr, aimera à suivre ; je crois aussi que l'honorable sénateur de Digby, après la discussion de sa motion, voyant que nous approuvons son objet, qui pour nous n'est pas nécessaire, admettra avec nous que ce qu'il désire accomplir a déjà été prévu par nos règles et qu'il abandonnera cette question. Quoi qu'il en soit, si lui ou d'autres membres de la Chambre découvraient que des tentatives sont faites pour empiéter sur les droits des provinces, nous trouverons quelque moyen autre que celui-ci pour les protéger ; mais si nous observons nos règles, les droits des provinces seront amplement protégés.

L'honorable M. BELCOURT : Il me semble, après lecture de la motion et de la règle 115, que plusieurs honorables sénateurs se méprennent. La règle et la motion semblent décréter deux choses absolument différentes et distinctes. La règle 115 dit :

Après la première lecture, tout bill privé est renvoyé au comité des ordres permanents, si deux sénateurs le demandent, pour que ce comité constate et fasse connaître dans un rapport si le bill tombe ou non dans les catégories de sujets exclusivement attribués aux législatures des provinces.

Je dis que, d'après cette règle, si deux sénateurs le demandaient, le comité des ordres permanents serait saisi de quoi ? De la question de constater et faire rapport si le dit bill tombe ou non dans les catégories de sujets exclusivement attribués aux législatures des provinces, et rien de plus ; de sorte que le comité des ordres permanents regarderait aux articles de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et déciderait, au point de vue seulement de la théorie, si la chose tombait sous l'autorité des provinces. Nous savons tous l'importance de la déclaration tendant à dire qu'une entreprise est à l'avantage général du Canada. En d'autres termes, le comité des ordres permanents ne serait pas saisi de la question, c'est-à-dire n'aurait pas l'occasion de déclarer l'ouvrage à l'avantage général du Canada. Il ne serait tenu que de décider, au point de vue légal, si le bill est sous l'autorité exclusive de la province. Ce que l'honorable sénateur désire c'est que si l'on prétendait que la chose relève de l'autorité exclusive de la législature, et qu'elle peut être déclarée avec justesse par cette Chambre-ci une chose à l'avantage général du Canada, le rapport contienne un résumé des raisons données pour ou contre la nécessité de faire une pareille législation. Il y a dans cette discussion deux choses à considérer : la déclaration qui serait purement théorique, tendant à dire que la question est sous l'autorité exclusive de la province, puis la question de savoir s'il ne serait pas opportun, malgré une telle déclaration, de reconnaître l'entreprise d'utilité générale pour le Canada. Je crois que nous pourrions résoudre la difficulté de cette manière-ci : modifier beaucoup la règle 115, en supposant l'existence du comité de la législation tel que proposé par l'honorable sénateur de De Salaberry, et soumettre le bill à ce comité. J'espérais, lorsque l'honorable sénateur de Middlesex (l'honorable M. Ross) proposa une motion devant augmenter le nombre des comités, qu'il mentionnerait le comité judi-

ciaire ou comité de la législation. Il me semble que de tous les comités mentionnés dans l'avis de motion de l'honorable sénateur le plus important serait le comité de la législation. Il faudrait, pour règler la question, modifier la règle 115 pour lui faire dire que lorsque la demande est faite, à la première lecture, par deux sénateurs, le bill ne sera pas transmis au comité des ordres permanents—parce que je ne crois pas que ce comité tel que constitué à présent pourrait connaître suffisamment la question pour faire cette déclaration, et je parle avec connaissance de cause, ayant été un des membres de ce comité—mais au comité de la législation qui aurait qualité pour décider cette question, et je ne vois pas pourquoi ce comité ne donnerait pas les raisons sur lesquelles il a appuyé sa décision, afin que la question puisse être discutée à fond dans la Chambre.

L'honorable M. COMEAU : Les raisons de l'honorable sénateur sont fortes, mais elles ne le sont pas encore assez.

L'honorable M. BELCOURT : Mon honorable ami ne m'a pas compris. J'ai dit qu'il serait du devoir du comité de donner les raisons sur lesquelles il a appuyé sa décision.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je ne vois point pourquoi nous n'adopterions pas la résolution de l'honorable sénateur de Digby. On prétend qu'elle entraverait la procédure. La règle 115 décrète que deux sénateurs peuvent demander de soumettre un pareil bill au comité des ordres permanents. Nous connaissons peu un bill qui n'a subi que sa première lecture. Le seconde lecture suit de près la première, si je comprends bien les règles.

L'honorable M. POWER : Non, il doit y avoir un intervalle de deux jours.

L'honorable M. ROSS : Disons deux jours. Avant l'expiration de ces deux jours, les deux sénateurs peuvent prendre les mesures indiquées par la règle 115 ; mais supposons qu'il échappe à la première épreuve. Ne serait-il pas plus sage pour nous d'en arrêter la discussion à la deuxième lecture ?

L'honorable M. POWER : Vous pouvez l'arrêter à n'importe quelle phase.

L'honorable M. ROSS : Sans doute nous pouvons l'arrêter en tout temps ; mais il y a ici une instruction précise tendant à dire pourquoi elle devra être arrêtée à une phase spéciale. Si je comprends bien, le comité des ordres permanents, après avoir étudié la question, peut exprimer une opinion, et cette opinion peut être exprimée par la Chambre. Si la Chambre l'accepte, tout en finit là. Le bill n'atteint pas la phase à laquelle la motion de l'honorable sénateur s'applique. Mais supposons qu'il soit soumis au comité des chemins de fer. Il y est discuté plus longuement, plus de renseignements y sont obtenus. Et alors pourquoi la Chambre ne bénéficierait-elle pas de ces renseignements ? Cela peut simplement débarasser le comité des ordres permanents, sans qu'aucune raison soit formulée. Ce qui donne de la valeur à un jugement de la cour ce sont les raisons qui y sont formulées, et c'est là une des caractéristiques des jugements de la cour suprême. Il en est de même des jugements du conseil privé. Si le bill est soumis au comité des chemins de fer, pourquoi les raisons formulées dans son rapport ne seraient-elles pas mises devant la Chambre ? On peut s'opposer au résumé des raisons ; mais cette question est très importante. On a reproché à maintes reprises à cette Chambre-ci d'adopter des bills qui portent atteinte aux droits provinciaux. Nous prenons de nouvelles précautions. Pouvons-nous être blâmés pour cela ? Nous admettons tous que nous avons permis l'adoption de pareils bills dans cette Chambre-ci. Il s'agit ici d'une précaution rationelle à prendre ; non pas d'une précaution arbitraire, mais d'une précaution qui pourra guider la Chambre. Je ne suis pas un des membres du comité des chemins de fer. Supposons que le bill soit soumis au comité des chemins de fer. Je peux ignorer ce qui s'est fait à ce comité, mais si le président présentait un rapport donnant les raisons formulées au sujet d'un bill, je pourrais, quand la chose serait discutée dans la Chambre, juger pourquoi le projet de loi a été approuvé ou rejeté, je serais en mesure de me renseigner comme si j'avais été un membre du comité des chemins de fer. Ces raisons pourraient être obtenues facilement, parce que le promoteur d'un bill a entre les mains le sommaire. J'ai vu des sommaires de bills qui nous

seront probablement soumis. Il y aurait un sommaire et ce sommaire pourrait être raccourci et serait encore suffisant pour nous renseigner et nous aider à nous former une opinion.

La question est si importante que nous ne devrions pas laisser passer une seule occasion de nous protéger. Je ne m'oppose pas à ce que la procédure soit modifiée. Ce n'est pas une question grave, qui peut nous compromettre en aucune façon. Au contraire, s'il est démontré que des bills ont été adoptés dans cette Chambre sans avoir été suffisamment étudiés, nous devons modifier notre procédure et prendre de nouvelles précautions pour nous empêcher de faire des erreurs, dont quelques-unes peuvent avoir été faites involontairement dans le passé. Pour cette raison je suis disposé à appuyer la résolution proposée, non seulement pour la protection de la Chambre et du public, mais pour me permettre de me renseigner, lorsque le bill sera discuté, pour le comprendre, pour savoir si je voterai pour ou contre la mesure. Nous ne pouvons pas nous exposer plus longtemps à être accusés d'empiéter sur les droits provinciaux, et pour cette raison, nous devrions appuyer toute mesure ayant pour objet de les protéger. L'honorable sénateur de Mille-Isles (l'honorable M. David) a inscrit, l'année dernière, dans le cahier des avis, des motions que j'ai eu le plaisir d'appuyer et que la Chambre a approuvées. Cette résolution est peut-être plus précise que celles-là ; mais elles sont toutes conformes au même principe et conséquemment elles méritent notre appui.

L'honorable M. DAVID : Je dirai à l'honorable sénateur que je voterai contre la motion telle qu'elle est rédigée, et de laquelle il devrait retrancher les mots "résumé des raisons".

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je propose que les mots "résumé des raisons" soient retranchés.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur a déjà parlé et il ne peut proposer un amendement.

L'honorable M. DAVID : Je propose que ces mots soient retranchés.

L'honorable M. WILSON : Je ne crois pas que l'honorable sénateur ait le droit de proposer un amendement après que la question a été posée par le président et après qu'un vote a été pris, et si le vote est donné dans la négative, il peut faire sa proposition.

L'honorable M. POIRIER : Alors elle aurait cessé de vivre.

Le PRESIDENT : Un amendement est-il proposé ?

L'honorable M. DAVIS : Je propose, secondé par l'honorable M. Costigan, que les mots "témoignages ou" soient retranchés.

L'honorable M. BELCOURT : Puis-je appeler l'attention sur le fait que la version française ne parle pas des témoignages.

Le PRESIDENT : C'est la version anglaise que j'ai devant moi.

L'honorable M. BELCOURT : La version française ne parle pas des témoignages.

L'honorable M. BEIQUE : Il me semble que la question est très importante, et je propose que la discussion du sujet soit remise à demain, afin que nous avisions aux moyens à prendre pour satisfaire l'opinion générale de la Chambre.

L'honorable M. BERNIER : Le proposant de la motion est prêt à laisser retrancher ces mots-là.

L'honorable M. POWER : Retranchez " témoignages ou ".

Le PRESIDENT : Si je comprends bien, la version française ne contient pas les mots "témoignages ou", et c'est ce que mentionne l'amendement.

L'honorable M. POIRIER : Quel est le texte qui sera adopté ?

Le PRESIDENT : Je vais mettre aux voix la motion de l'honorable sénateur telle qu'elle se lit dans la version française ?

L'honorable M. YOUNG : Je crois qu'avant que le président pose la question, la Chambre devra être renseignée à ce sujet. La motion dont il s'agit est plus qu'une motion. Nous faisons une règle permanente, et si nous insérons parmi nos règles une règle qui est presque impossible à appliquer, et qui rendra les choses pires qu'elles ne le sont aujourd'hui il serait bon d'étudier encore la question. On a amendé la motion en retranchant le mot "témoigna-

ges". Que dit le reste ? Il dit que le rapport contiendra un résumé des raisons pour ou contre la nécessité de faire la déclaration dont il s'agit. Personne dans cette Chambre ne s'est querellé avec un sénateur qui désirait des renseignements sur une question soumise au Sénat, et si la Chambre veut avoir des éclaircissements pour donner sa décision, j'espère que les membres des deux côtés de la Chambre adopteront une motion qui leur permettra de les avoir, mais je dis que la méthode que nous avons toujours suivie est satisfaisante quant au résumé des raisons pour ou contre l'adoption de la déclaration tendant à dire que l'entreprise est d'une utilité générale pour le Canada ou pour deux provinces ou plus. Les honorables membres exprimeront dans la Chambre des opinions différentes, et nous n'en finirons jamais avec une pareille discussion. Adoptons, au moins, pour nos règles une phraséologie qui permette de les appliquer, et quand ces règles seront rendues rationnelles, nous devrons, comme l'a dit tout à l'heure l'honorable sénateur, y adhérer. Quelques honorables sénateurs disent que la Chambre peut adopter un bill contenant cette déclaration sans être obligée de le discuter. Je ne puis concevoir l'adoption par la Chambre d'un bill contenant cette déclaration, s'il y a divergence d'opinions à son sujet, parce que d'abord les municipalités sont notifiées, les secrétaires de toutes les proces auxquelles le bill s'applique sont notifiés que les gouvernements provinciaux surveillait leurs intérêts, que le bill nous est soumis pour sa deuxième lecture et que nous avons l'avantage de le lire. Et puis le bill est transmis au comité, qui l'étudie.

L'honorable M. DAVIS : L'honorable sénateur n'est pas dans l'ordre. La question a été posée par le président.

L'honorable M. YOUNG : Il y a un amendement ou il n'y en a pas. Si un amendement est proposé, j'ai le droit de parler. S'il n'y a pas d'amendement, je suis prêt à voter contre la motion.

L'honorable M. CASGRAIN : L'amendement est retiré.

Le PRESIDENT : Je ne veux pas restreindre la discussion quant à savoir si la motion sera mise aux voix telle qu'elle se lit dans la version française, c'est-à-dire sans les mots "témoignages ou". L'honorable sénateur peut terminer ses observations.

L'honorable M. YOUNG : Il est bon, lorsque la Chambre adopte une motion, que nous sachions ce qu'elle contient à sa dernière phase. J'ai attendu que la motion eût atteint sa dernière phase et eût été présentée à la Chambre—et j'ai cru, peut-être erronément, que nous allions insérer parmi nos ordres permanents une règle qui nous causerait plus d'embarras qu'elle nous aiderait, d'autant plus que le président du comité présenterait ici un résumé des raisons pour ou contre, résumé qui pourrait être attaqué, quelle que fût sa valeur, et nos difficultés ne finiraient jamais. Nous laissons à un comité le soin de régler la question. Les membres du comité ne s'entendraient peut-être pas sur la précision de ce résumé. Il faudrait un sténographe au comité pour rapporter les raisons pour ou contre. Un des honorables sénateurs a dit que le sommaire fait par un des avocats qui plaiderait pour ou contre servirait de base d'après lequel le rapport serait fait à la Chambre. Le comité pourrait ignorer complètement ce sommaire, et bien que je ne désire pas cacher la lumière à qui que ce soit, je ne puis m'imaginer un instant que cette règle peut être insérée avec un bon résultat parmi nos règles.

L'honorable M. POIRIER : Je ne puis concevoir les difficultés que mon honorable ami redoute relativement au résumé dont il s'agit. Des résumés de bills ont déjà été donnés lors de l'adoption de projets de lois passant d'une Chambre à l'autre. Des raisons ou des sommaires sont donnés. Conséquemment la chose peut très bien se faire. Si elle peut se faire entre deux Chambres, elle peut se faire entre la Chambre et le comité, et conséquemment toutes les objections qui semblent considérables aux yeux de l'honorable sénateur sont invisibles pour moi. A mon avis, la principale différence entre les règles qui existent et la motion de mon honorable ami de Digby c'est que d'après les règles préexistantes tout sénateur peut demander cela, mais en réalité ne le demande pas. Il n'y a rien qui permette de soulever la question. L'amendement proposé s'appliquerait de lui-

même. Souvent, le plus souvent, la résolution, tout comme les règles préexistantes, ne s'appliquerait pas, mais il serait que les raisons nécessaires fussent données lorsque serait présentée le bill, dont la constitutionalité est mise en doute. Nous savons que les provinces protestent et nous blâment d'avoir adopté, à leur détriment, dans notre législation relative aux chemins de fer les mots : "à l'avantage général du Canada." Ce n'est que pour de pareils cas que les raisons devraient être données et seraient données. Je ne vois pas de cas pour lesquels les témoignages devraient être recueillis. Si des témoignages n'étaient pas recueillis, le mot "témoignages" dans la motion n'a plus sa raison d'être. Si les témoignages doivent être requis, pourquoi le Sénat ne s'occuperait-il pas de la question, qu'il n'a pas étudiée auparavant et qui s'applique aux droits des provinces pour la défense desquels nous sommes ici particulièrement. Si cette question doit être discutée dans les deux Chambres, il appartient au Sénat de s'en emparer, parce que nous représentons surtout les provinces, tandis que l'autre Chambre représente surtout les électeurs.,,

L'honorable M. KERR : Je demanderai à la Chambre de réfléchir un instant et de songer à ce que nous adoptons.

L'honorable M. SCOTT : Assurément, il n'est pas juste de recommencer la discussion.

L'honorable M. KERR : Pas un honorable sénateur présent ne désire adopter un ordre irrationnel.

L'honorable M. SCOTT : Je pense que mon honorable ami fait erreur.

L'honorable M. KERR : Permettez-moi de lire. . .

L'honorable M. SCOTT : Je demanderai au président si nous allons discuter plus longuement cette question.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur ne peut parler davantage, s'il n'y a pas d'amendement soumis à la Chambre, et voilà ce que je voudrais que la Chambre décidât. Je voudrais, si c'est le bon plaisir de la Chambre de le décider, que l'honorable sénateur de Digby, le proposant de la motion, retranche de sa motion les mots "témoignages ou".

L'honorable M. POWER : Je soulève une objection. L'honorable sénateur de Digby se proposait de faire cela, mais on lui a fait remarquer qu'il ne le pouvait pas. Puis l'honorable sénateur de Prince-Albert proposa, secondé par l'honorable sénateur de Victoria, N.-B., que les mots "témoignages ou" fussent retranchés, et votre honneur, si j'ai bien compris, posa la question, demandant que la première motion fût amendée par le biffage de ces mots. La Chambre s'est occupée de la version française. Si je comprends bien, la motion a été écrite et nous discutons sur la version française. Or, on a découvert, parce que nos traducteurs français savent trop bien ce qui devait être inséré dans la motion, on a découvert, dis-je, qu'ils ont omis ces mots ; mais cela ne dispense pas, je crois, la Chambre de l'obligation des'occuper de cet amendement.

L'honorable M. LANDRY: L'année dernière, j'ai été rappelé à l'ordre sur un pareil point. Je ne puis comprendre comment l'honorable sénateur peut dire que la motion a été présentée en anglais. Il n'est pas encore renseigné là-dessus.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur l'a lue en anglais.

L'honorable M. LANDRY : Je lis mes motions en anglais, mais je les écris en français. Le fait est que la motion a été imprimée en français et en anglais dans nos documents officiels. Le français et l'anglais sont deux langues officielles.

Le PRESIDENT : La motion a été faite par l'honorable sénateur en anglais, la discussion doit maintenant se faire sur l'amendement, et l'honorable sénateur de Toronto a la parole.

L'honorable M. BERNIER : Elle a été lue en anglais suivant la coutume, mais la motion en français était parfaitement suffisante. L'honorable sénateur d'Ottawa a appelé l'attention sur le fait que la version française était exacte, et que l'honorable président avait eu raison de poser la question comme il l'avait fait.

Le PRESIDENT : Je donnerai une nouvelle raison à l'honorable sénateur de Saint-Boniface. Le seul qui pût décider quelle version il devait prendre c'était l'honorable

proposant lui-même, et il choisit la version anglaise.

L'honorable M. KERR : Je n'ai pas l'intention de discuter la question. J'ai dit tout ce que j'avais à dire quant à la valeur de la motion, et je ne désire pas critiquer la motion que nous sommes priés d'adopter. La motion se lit ainsi :

Lorsqu'un comité permanent ou un comité spécial recommande dans son rapport l'adoption d'un bill contenant une déclaration qu'un ouvrage ou une entreprise est à l'avantage général du Canada, ou à l'avantage de deux provinces du Canada ou plus, le rapport doit faire connaître les motifs pour lesquels le comité a décidé que déclaration doit être faite et contenir un résumé des raisons données pour ou contre la nécessité de faire cette déclaration.

Vous devez faire connaître les raisons pour lesquelles le comité a décidé que la déclaration doit être faite, et le rapport contiendra aussi les raisons qui ont été données pour ou contre.

L'honorable M. BELCOURT : Ce n'est pas là ce que cela signifie. Il est dit simplement que les raisons données pour ou contre la mesure seront formulées, et la Chambre devra dire quelles raisons elle adopte à l'appui de la décision.

Quelques VOIX : Non! non!

La Chambre se divise sur l'amendement, qui est déclaré adopté.

La Chambre se divise sur la motion telle qu'amendée et qui est rejetée sur la division suivante :

Pour, 23 ; contre, 31.

LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. YOUNG propose la deuxième lecture du bill (n° 31) intitulé : Bill modifiant l'acte des chemins de fer.

Il dit : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait que le présent bill a déjà été soumis à notre considération. Il est très court : il ne contient qu'un article. Cependant c'est un bill très important et qui demande une étude sérieuse, d'autant plus qu'il touche à la question des transports et a pour but la protection de la vie humaine. Je ne puis dire si ce bill atteindra le but visé, parce qu'il s'agit d'une des grandes questions qu'il est difficile de régler. Je suis certain que chaque membre du Sénat déplore les pertes de vie sur les chemins de fer, et nous devons admettre que ces accidents, au lieu de diminuer, ne font qu'augmenter. Que ce bill soit approuvé ou non par la Chambre sous ce rapport-là, je vous demanderai de donner toute votre attention à cette question importante, afin que nous puissions diminuer, autant que possible, les pertes de vies et rendre facile l'application du présent bill. Comme le bill parle par lui-même, j'en proposerai, sans faire plus de remarques, la deuxième lecture, afin que ceux qui voudront parler sur le sujet puissent le faire.

L'honorable M. McMULLEN : Je désire parler un instant sur le présent bill. C'est une mesure excessivement importante. Elle s'applique à toute la question des transports du Dominion. J'approuve absolument les remarques que mon honorable ami a faites en faisant la motion qui tend à demander la deuxième lecture. Il se fait tard, et je désirerais toucher à quelques points de cette mesure ; mais si mon honorable ami consent à soumettre le bill au comité des chemins de fer, je préférerais le discuter là. Je crois que cela permettrait à ceux qui sont hostiles à la mesure de formuler leurs objections et à ceux qui lui sont favorables d'exprimer les leurs. Je crois que c'est ce qui devrait se faire et je conseillerai à mon honorable ami de le soumettre au comité des chemins de fer, où je ferai mes observations.

L'honorable M. YOUNG : Je ferai absolument ce que la Cambre désire à ce sujet.

L'honorable M. McMULLEN: Il est d'usage de soumettre ces bills au comité des chemins de fer, et je proposerai moi-même que le bill, après sa deuxième lecture, soit transmis au comité des chemins de fer.

L'honorable M. FERGUSON : S'il est lu une deuxième fois sans discussion, il est compris que la Chambre en adopte le principe.

L'honorable M. WILSON : Il n'est pas absolument juste de demander aux honorables sénateurs qui ne font pas partie du comité des chemins de fer detransmettre ce bill à ce comité : ils ne pourraient l'y discuter. S'il était transmis au comité, on me dirait, comme on me l'a déjà dit, que le

bill y ayant été étudié à fond, la Chambre ne doit plus s'en occuper. Sans doute les intentions de mon honorable ami de Wellington sont bonnes. Il veut que cette mesure soit discutée à fond ; mais il vaudrait mieux pour tous les intéressés qu'il fût discuté ici. C'est un bill d'intérêt public d'une grande importance, qui intéresse tout le Dominion, et il pourrait être avantageusement discuté dans la Chambre. Je ferai remarquer à mon honorable ami de Wellington que la seconde lecture devrait être remise à une date ultérieure afin de lui permettre de se renseigner parfaitement sur le sujet. L'honorable sénateur qui est chargé du bill nous a promis de nous donner d'amples explications. Aussi, il doit proposer l'ajournement du débat, s'il veut que la mesure soit discutée d'une manière satisfaisante.

L'honorable M. DAVIS : Je reconnais dans ce bill un vieil ami qui aurait changé de figure. Quel que soit celui qui en est chargé, j'aimerais qu'il nous dise ce qu'il trouve de bon dans la mesure.

L'honorable M. YOUNG : Le bill ne contient qu'un article qui s'explique lui-même. L'honorable sénateur désire-t-il que je le lise ?

L'honorable M. DAVIS : J'ignorais que l'honorable sénateur se fût converti au principe formulé dans cet article. Je suis heureux qu'il ait changé d'avis depuis la dernière session.

L'honorable M. YOUNG : Je suis heureux d'entendre mon honorable ami parler ainsi.

L'honorable M. FERGUSON : Si l'on doit attaquer le principe du bill, la chose devrait se faire à présent. La règle 64 dit que le principe d'un bill est ordinairement discuté à sa deuxième lecture. Naturellement, si le principe d'un bill n'est pas attaqué et que nous l'adoptions, tout va bien, mais si ce principe est attaqué, il doit l'être dans l'enceinte de cette Chambre. Aussi, je veux qu'il soit parfaitement compris que si la motion de l'honorable sénateur de Wellington était adoptée, le bill pourrait être discuté dans cette Chambre après être revenu du comité.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur pourrait-il nous exposer le principe du bill ?

L'honorable M. YOUNG : Le bill a pour objet de restreindre la vitesse des trains de chemin de fer qui traversent des endroits populeux. La vitesse sera limitée à dix milles à l'heure, à moins que les passages à niveaux ne soient suffisamment gardés, de quelque manière que ce soit. L'article 275 de l'acte des chemins de fer fixe une limite de ce genre pour les trains qui traversent des endroits populeux, à moins que les traverses ne soient bien gardés ou qu'il ait été accordé une permission d'aller à une plus grande vitesse par la commission des chemins de fer. La commission peut régler la vitesse comme elle juge à propos de le faire. Maintenant ce bill-ci propose de fixer la limite à dix milles à l'heure, sans égard à la commission des chemins de fer, et ne change rien quant à l'autre protection à donner.

L'honorable M. FERGUSON : Nous ne parlons maintenant qu'au point de vue de la procédure. Ce bill ne contient qu'un article, qui est très court, et il a pour objet la protection du public aux traverses. Si nous le lisions une deuxième fois et si nous le transmettions au comité, nous abrogerions ce que nous avons fait durant deux sessions, et étant donnée l'influence des compagnies, il semble que le fait de transmettre le bill au comité signifie qu'il doit y être fait quelque chose d'occulte que la Chambre devrait ignorer. Je puis me tromper ; mais cela me frappe ainsi. Ce bill a été adopté à trois sessions consécutives de la Chambre des communes, et à la dernière il a été adopté à l'unanimité. Un nouveau ministre des Chemins de fer a été nommé, et lui et son prédécesseur ont appuyé le bill. Nous devrions discuter ce bill publiquement à sa deuxième lecture. Si nous le transmettions au comité, nous pourrions être accusés plus tard d'avoir voulu le faire tuer là et dégager ainsi la responsabilité de cette Chambre-ci.

L'honorable M. McMULLEN : J'agis de mon propre mouvement. Le bill contient certaines choses que je n'aime pas et qui devraient être étudiées à fond. Il est vrai que la Chambre des communes a adopté ce bill deux fois. Néanmoins, il est du devoir de cette Chambre d'étudier avec soin la mesure, et si je croyais que l'on voulût étouffer le bill en le transmettant au comi-

té, je serais le dernier membre de cette Chambre à consentir à une pareille chose. Je suis bien prêt à accepter la proposition de l'honorable sénateur qui est chargé du bill et qui demande de le transmettre au comité. Mon honorable ami est un des membres du comité. La Chambre pourra s'occuper des amendements que le comité pourrait y faire. Je suis prêt à laisser transmettre le bill au comité, avec l'entente expresse qu'en permettant la deuxième lecture du bill, nous n'en approuvons pas le principe. Quelques-unes de ses dispositions sont bonnes, mais quelques autres prêtent à objections. En transmettant le bill au comité, nous donnerons à chacun l'occasion d'exprimer ses vues sur le sujet.

L'honorable M. ELLIS : Voilà une des mesures que le Sénat devrait adopter pour nous soustraire à la cabale dont l'honorable secrétaire d'Etat a parlé. L'année dernière, cette mesure nous a mis dans une position très embarrassante. Ce bill fut transmis au comité, et l'on sollicita les sénateurs à voter son adoption jusqu'aux dernières limites de la patience qu'ils pouvaient conserver. Quels sont les faits ? La Chambre des communes a adopté deux fois ce bill-là. Cette fois ils n'ont pas retardé d'un moment à nous le transmettre. Elle nous impose la responsabilité de rejeter le bill, s'il doit être rejeté. Deux ministres des Chemins de fer ont approuvé cette mesure. Comme il s'agit d'un amendement à un bill d'intérêt public favorisé par le gouvernement et qu'il a été appuyé par tous les membres du gouvernement dans l'autre Chambre, il doit être évident pour chacun de nous que le gouvernement en désire l'adoption. D'ailleurs, la sûreté publique exige l'adoption de cette mesure, et bien qu'il soit d'une très grande importance pour les compagnies de chemins de fer de faire passer rapidement leurs trains à travers des parties inoccupées du pays, elles ne doivent pas les laisser franchir les passages à niveau à une vitesse plus grande que celle prévue dans ce bill-ci. Je voterai donc en faveur de la deuxième lecture, avec l'entente qu'il ne soit pas envoyé au comité, mais qu'il soit adopté ici.

L'honorable M. WATSON : Le bill a été discuté devant le Sénat en deux occasions, et chaque fois a été rejeté. Devons-nous admettre que dans ces deux occasions nous nous sommes trompés ? Parce que le gouvernement était auparavant favorable à ce bill, un grand nombre de sénateurs n'appuyèrent pas la mesure. Je l'ai déjà combattue, parce que je croyais que la commission des chemins de fer avait le pouvoir de limiter la vitesse des trains. Si ce bill doit passer—je me sens porté à le laisser passer, parce que la Chambre des communes l'a adopté deux fois à l'unanimité,—il devrait être modifié. Nous savons que le chemin de fer canadien du Pacifique a inauguré entre Montréal et la côte du Pacifique un service qui permettra de faire le trajet en soixante et douze heures. Si ce bill devient loi, la compagnie devra ajouter douze heures à ce temps-là. Allons-nous l'obliger à cela ? Le bill ne laisse pas d'initiative à la commissioin des chemins de fer à ce sujet ; la compagnie doit faire passer ses trains à travers des parties très peuplées du pays à une vitesse n'excédant pas dix milles à l'heure. Maintenant pourquoi ferions-nous ralentir inutilement les trains ? Probablement que durant les heures d'affaires de la journée et à l'approche du soir, il pourrait être nécessaire de ralentir les trains à certaines traverses ; mais entre minuit et six heures du matin la chose serait inutile. Soit ici ou au comité, les intéressés—je veux parler des compagnies de chemins de fer—les intéressés, dis-je, pourraient mieux discuter au comité les détails du bill, et j'approuve la proposition de l'honorable sénateur de Wellington, tendant à demander que le bill soit transmis au comité des chemins de fer. Je suis prêt à appuyer les amendements dans le sens que j'ai indiqué, c'est-à-dire que là où la commission des chemins de fer considère qu'il n'y a pas de danger pour le public, les trains ne devront pas ralentir leur vitesse. Je voterai pour amender le bill, pour l'améliorer, non pas pour l'enlever à l'autorité de la commission des chemins de fer. A mon avis, si ce bill-ci est adopté, la commission sera incapable de demander que la vitesse des trains soit de moins de dix milles à l'heure.

L'honorable M. POWER : La commission peut limiter la vitesse des trains, mais elle ne peut permettre que cette vitesse excède dix milles à l'heure dans les endroits très populeux.

L'honorable M. WATSON : Avec l'honorable sénateur chargé du bill, j'admets que nous ne devrions pas mettre en péril des êtres humains, et je crois que la commission des chemins de fer fera protéger le public aux traverses qui offrent du danger. Par contre, nous ne devons pas par une législation empêcher inutilement les trains de circuler rapidement entre l'Atlantique et le Pacifique. Nos compagnies transportant des voyageurs font concurrence aux chemins de fer des Etats-Unis, et elles ne doivent pas être entravées inutilement par des restrictions.

L'honorable M. DAVIS : Le bill a déjà été discuté à fond dans cette Chambre-ci et dans le comité des chemins de fer, l'année dernière. Il a été tué, l'année dernière, au comité des chemins de fer. Je vois avec plaisir que d'honorables sénateurs qui ont combattu le bill l'année dernière, ont changé d'avis et sont prêts à appuyer une législation de ce genre. Mais l'honorable sénateur de Marquette ne semble pas comprendre parfaitement le bill. Il tend à décréter qu'aucun train ne passera à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que les passages à niveau ne soient surveillés conformément aux règlements de la commission des chemins de fer. Le conseil de la commission peut limiter la vitesse. Si je comprends bien le bill, cela veut dire qu'avant de faire circuler des trains à une vitesse excédant dix milles à l'heure à travers un village ou une ville, les compagnies doivent avoir l'autorisation de la commission des chemins de fer.

L'honorable M. POWER : Non.

L'honorable M. DAVIS : C'est ce que l'on prétendit, l'année dernière, au comité des chemins de fer, à savoir que si une compagnie de chemin de fer désirait de faire circuler ses trains à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, elles pouvaient s'adresser à la commission et en faisant certaines choses, obtenir la permission de le faire. L'année dernière, deux jours ne s'étaient pas écoulés, après que cette Chambre-ci eût rejeté le bill, que deux personnes étaient tuées à un passage à niveau, à Alexandria. L'autre jour, quelqu'un a été tué à Saint-Thomas. Au fait, les traverses de chemins de fer sont de véritables "chausses-trappes", ou plutôt de véritables "tue monde".

La Chambre a adopté deux fois le présent bill à l'unanimité, et je ne vois pas pourquoi nous devrions le transmettre au comité des chemins de fer. Prenons la responsabilité de le discuter et de l'adopter une fois pour toutes. Si nous l'envoyons au comité, il sera rejeté où il sera amendé de manière à n'être d'aucune utilité.

L'honorable M. POWER : Je ne vois pas l'apropos de la dernière observation de l'honorable sénateur. J'approuve le principe du bill, s'il a pour objet de mieux protéger la vie humaine. Je vois que l'honorable sénateur à devant lui un exemplaire du bill, mais il n'a pas eu le temps de l'étudier avec soin, parce qu'il fait erreur sur une des plus importantes dispositions, à savoir que la commission des chemins de fer est incapable de restreindre la vitesse fixée à dix milles à l'heure. C'est là le changement que le bill a pour objet de demander de faire à la loi préexistante. La présente loi décrète qu'aucun train ne passera dans une cité, dans une ville ou dans un village à une vitesse dépassant dix milles à l'heure. A mon avis, les commissaires des chemins de fer sont mieux en mesure de juger s'il est nécessaire, pour protéger la vie humaine, que la vitesse soit restreinte à dix milles à l'heure à un endroit nommé que nous ne le sommes nous-mêmes. La commission a été nommé pour appliquer la loi suivant son esprit. Parlons du cas qu'a mentionné l'honorable sénateur de Portage-la-Prairie, le cas du chemin de fer canadien du Pacifique ; il en est de même pour les autres chemins de fer qui traversent le continent et qui veulent faire circuler leurs trains à une vitesse satisfaisante pour le public. Si vous les forcez à ralentir leurs trains, vous allez leur nuire dans la concurrence qu'ils font aux chemins de fer des Etats-Unis. Ce serait parfait lorsque le trafic bat son plein dans les rues, mais entre minuit et six heures du matin, je ne vois pas pourquoi, si la commission des chemins de fer est d'avis qu'il n'y a pas de danger à courir, je ne vois pas pourquoi, dis-je, les compagnies n'auraient pas le droit de faire circuler leurs trains plus rapidement. J'approuverais absolument la deuxième lecture du bill, mais la phraséologie de l'article demande à être étudiée plus minutieusement qu'elle ne le serait dans un comité général de la Chambre. Je n'ai pas d'idées arrêtées sur

ce point ; mais, au point de vue des affaires il vaudrait mieux que le bill fût lu la deuxième fois, que son principe fût adopté ce point ; mais, au point de vue des affaires, de fer, afin que celui-ci fasse rapport sur la question de savoir s'il est nécessaire de garder la phraséologie actuelle du bill. Je crois moi-même que cela n'est pas nécessaire.

L'honorable M. CASGRAIN : Puis-je attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'il s'agit ici d'un bill d'intérêt public, et que, dans l'ordre des choses ordinaires, il devrait être discuté dans le comité général du Sénat. C'est maintenant le temps pour ceux qui désirent savoir ce qui se fait au comité relativement à la législation concernant les chemins de fer d'insister pour que le présent bill soit discuté dans la Chambre. Ce n'est que par exception que ce bill doit être soumis au comité des chemins de fer.

L'honorable M. POWER : Quand le bill revient du comité, il est soumis au comité général de la Chambre.

L'honorable M. CASGRAIN : Je crois qu'il devrait être discuté à fond dans le comité général du Sénat. Je ne parle qu'en mon nom. J'admets avec l'honorable sénateur de Marshfield que le présent bill devrait être étudié ici, et que nous ne devrions pas laisser croire à tout le pays que nous avons transmis le bill au comité pour l'y faire étouffer. Nous devrons nous rappeler que ce bill a été adopté unanimement par la Chambre des communes.

L'honorable M. POWER : Un comité ne peut pas étouffer un bill. Il est obligé de faire rapport d'une manière favorable ou défavorable.

L'honorable M. CASGRAIN : Nous savons très bien que d'habitude—et le débat d'aujourd'hui l'a encore prouvé— les rapports des comités sont très souvent approuvés. Si vous consultez les autorités sur le sujet, vous verrez que dès qu'un bill a été lu pour la deuxième fois, et transmis à un comité, le rapport de ce comité est censé être adopté par la Chambre, parce que celle-ci a dit que le comité est l'endroit où doit être tenue une enquête ; qu'un avocat peut y comparaître, que des témoignages y sont recueillis et que des faits y sont révélés ; et que le comité est censé pouvoir juger mieux que le Sénat et savoir si le bill passera ou ne passera pas. Mais il s'agit d'une mesure d'intérêt public, et elle doit être discutée dans la Chambre, et le bill doit être amendé si la Chambre le juge nécessaire. Quant au principe même du bill, je pense que tout le monde désire qu'il y ait plus de protection d'accordée au public relativement aux traverses.

L'acte des chemins de fer décrète que les trains peuvent filer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure pourvu que les traverses soient suffisamment surveillées. Les membres de cette Chambre ont appris, l'année dernière, que pour faire surveiller un passage à niveau de chemin de fer, il faut dépenser de quinze à dix-sept cents dollars. Si vous additionnez toutes les traverses existant sur une ligne qui s'étend d'un océan à l'autre, vous verrez quelle somme immense il faudrait payer pour les faire surveiller toutes. L'installation d'une barrière moderne coûte de quinze à dix-sept cents dollars. Il vous faut deux hommes à chacune de ces barrières que vous ne pouvez payer moins de $50 à $60 par mois chacun. Supposons que vous les ayez pour $50 par mois. Cela forme $1,200 par année. Capitalisez cette somme à 5 p. 100, et vous verrez que pour protéger le public à une de ces barrières munie des appareils modernes, cela coûtera de $1,500 à $1,700 par année. Si vous additionnez cette somme pour toutes les traverses d'un bout à l'autre de la voie, vous verrez quelle somme énorme serait dépensée pour cette fin. Cette dépense ferait faire faillite à quelques-unes des plus fortes compagnies de chemins de fer du pays. Nous approuvons tous le principe du bill. On a fait remarquer qu'à certaines heures les trains pouvaient filer à une plus grande vitesse ; mais ce bill s'applique à toutes les traverses pour toutes les heures de la journée. Quelques traverses ne sont pas dangereuses ; mais le bill s'applique également à toutes ; vous appliquez la même règle sévère pour toutes les traverses. Si ce bill était soumis à un comité de cette Chambre, chacun aurait l'avantage de le discuter, et la Chambre pourrait élaborer une mesure qui pourrait faire bénéficier tout le pays.

L'honorable M. FERGUSON : Personnellement je ne veux nullement imposer un

seul dollar de dépense aux compagnies de chemins de fer. Elles contribuent à un degré merveilleux à la prospérité du pays et nous ne devons pas leur imposer inutilement des fardeaux. Par contre, on ne devrait pas regarder aux dépenses pour la protection de la vie humaine. Aussi, nous ne devrions pas hésiter à imposer quelques dépenses aux chemins de fer pour empêcher que la vie des gens soit mise en péril, laquelle est en danger à ces passages à niveau non surveillés. Je crois que le bill qui est devant nous est la résultante de concessions mutuelles. Il a toute une histoire. Il a été présenté à la Chambre des communes il y a deux ans et a été transmis à un petit comité de la Chambre composé pour la plus grande partie d'avocats pris sur les deux côtés de la Chambre. Le ministre des Chemins de fer faisait partie de ce comité. Tous les intéressés furent interrogés, les compagnies de chemins de fer et les autres que la question concernait, et le bill fut rapporté tel qu'il est devant nous. Si je comprends bien, voici le sens de la mesure: le premier article relatif aux dix milles à l'heure ne diffère pas de la loi préexistante. La vitesse a déjà été limitée ; mais il y a dans le présent bill un principe différent : aucun train ne doit traverser un endroit très populeux à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que le public ne soit suffisamment protégé aux passages à niveau. Cet article impose aux compagnies de chemins de fer la responsabilité de faire surveiller les traverses, pour que, s'il y avait des pertes de vie, le jury pût décider si le public y avait été ou non protégé. Il décrète, de plus, que des barrières doivent être construites aux traverses et maintenues et entretenues ensuite conformément aux ordres, règles et directions du comité des chemins de fer du Conseil privé et du bureau des commissaires. Les chemins de fer seront obligés de protéger le public aux traverses, mais ils peuvent s'adresser à la commission des chemins pour y prendre des ordres relatifs à la protection qui doit être donnée au public . Les tribunaux n'auraient pas à juger si la protection était suffisante ou non. La décision de la commission des chemins de fer serait définitive. L'année dernière, on a soulevé dans cette Chambre des objections qui n'avaient, à mon avis, aucune valeur. Voici une des concessions qui ont été faites par le présent bill : on prétendit devant le petit comité de la Chambre des communes dont j'ai parlé, que les compagnies de chemins de fer s'étaient déjà adressées au Conseil privé avant l'adoption de notre acte des chemins de fer et avaient obtenu des ordres relatifs à un grand nombre de traverses qui existait dans tout le pays. Et, pour empêcher que des dépenses fussent imposées aux chemins, il fut rédigé un article tendant à dire que les règlements adoptés par le Conseil privé resteraient en vigueur et que la commission des chemins de fer ne serait pas obligée d'en donner de nouveaux. Le bill pourvoyait à cela, mais on prétendit, pour combattre le bill, que c'était faire revivre les pouvoirs du Conseil privé en conflit avec ceux de la commission. Le présent bill décrète seulement que les ordres faits auparavant resteraient en vigueur, et que les compagnies de chemins de fer ne seraient pas tenues de demander des ordres à la commission relativement aux traverses de tout le pays. Il me semble que la proposition est bien simple. Les chemins de fer sont responsables des accidents qui ont lieu aux traverses qui ne sont pas gardées convenablement. Ils devront aller devant les tribunaux, s'ils ne gardent pas suffisamment leurs traverses, ou bien ils pourront courir les risques—ce serait folie de leur part—ils pourront, dis-je, s'adresser à la commission des chemins de fer relativement à chaque traverse, ce qui les dégagerait de toute responsabilité, s'ils se conformaient à l'ordre qu'ils en auraient reçu. Je sais que les compagnies de chemins de fer nous ont dit, l'année dernière, que cela nécessiterait une dépense énorme. Il nous a été mis des chiffres sous les yeux, et, personnellement je suis d'avis que les dépenses ne seraient pas aussi élevées qu'on nous l'a dit ; mais, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous devrions faire une disposition pour protéger la vie humaine. Quoi qu'il en soit, je suis d'avis que les chemins de fer pourraient grouper les causes et les faire entendre en grand nombre. La commission des chemins de fer a des experts, elle pourrait les envoyer examiner les chemins et grouper les causes. Ce ne serait pas une chose difficile. La législation est très importante et intéresse hautement les chemins de fer, et nous ne devrions pas nous empresser à mettre en

vigueur cette loi. Nous devrions leur donner le temps de procéder avec soin et délibération, afin d'arriver à la meilleure conclusion, à la dépense la moins considérable possible. Nous ne voudrions pas les exposer à des dépenses inutiles. On dira peut-être : "En attendant, vous exposerez les gens à se faire tuer." En effet, nous pourrions être taxés de négligence. Mais étant donné cet état de choses qui a toujours existé et étant donnée l'excellente loi proposée, —la Chambre, je l'espère, adoptera,—nous devrions donner aux chemins de fer le temps de se préparer et ne pas les forcer à agir immédiatement.

Comme il est six heures, le président lève la séance.

Reprise de la Séance.

L'honorable M. FERGUSON : Lorsque le président a levé la séance, je croyais que nous allions disposer du bill, et conséquemment j'ai abrégé mes observations. Je voulais, cependant, faire deux ou trois observations relatives à la loi telle qu'elle existe, et je suppose que je pourrai les faire à présent sur l'insuffisance de la loi telle qu'elle existe à ce sujet. Il s'agit de l'article 274, et je veux faire remarquer—remarque que j'ai faite avant six heures—que l'amendement proposé ne change rien quant à la vitesse des trains. La loi actuelle fixe à dix milles à l'heure la vitesse des trains, et la fin de l'ancien article et celle du nouveau sont mot pour mot la même chose : c'est-à-dire que la commission des chemins de fer a le pouvoir de fixer la vitesse qu'elle jugera à propos de fixer.

L'honorable M. ROSS (Middlesex): Quelle est la différence réelle?

L'honorable M. FERGUSON : La différence se trouve dans les deux dispositifs commençant par les mots "à moins que" dans l'article 275 et "à moins que" dans le présent bill. Il y est dit :

> A moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission.

La différence, c'est que le bill se lit comme suit :

> A moins que ce croisement ne soit dûment construit et ensuite dûment gardé ou à moins que ce croisement ne soit construit ou dûment gardé conformément aux ordonnances, règlements et directions du comité du conseil privé et de la commission en vigueur à ce sujet.

Voilà où se trouve la différence, et quand on y réfléchit on trouve qu'elle est très considérable. Le dispositif de la loi telle qu'elle existe dit : "à moins que la voie ne soit clôturée de la manière prescrite par la présente loi". En en référant à l'article 254, nous trouvons toutes les dispositions relatives aux clôtures. Il s'applique à des clôtures de quatre pieds et six pouces de haut et à des garde-bestiaux. Bien que la chose puisse paraître presque ridicule, si la voie est clôturée, si des garde-bestiaux sont érigés, s'il existe une clôture de quatre pieds six pouces de haut, les trains peuvent filer à n'importe quelle vitesse à travers des endroits populeux. Il y a un autre dispositif : "à moins qu'elle ne soit dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi". J'ai examiné la loi, et la seule disposition qui se rapporte au sifflet et à la cloche de la locomotive se trouve à l'article 274. Il y est dit qu'elle ne s'applique pas aux trains qui approchent des croisements de voie dans les limites des cités ou des villes, où l'arrêté municipal peut interdire ces signaux. Je prétends que les dispositions de la loi telle qu'elle existe au sujet des croisements n'est d'aucune valeur, et les avocats des compagnies ont eu recours à des subtilités pour rédiger un pareil article, parce qu'assurément les honorables sénateurs doivent voir que les voyageurs ne sont nullement protégés par le fait qu'une clôture de six pieds et cinq pouces ou un garde-bestiaux se trouve déjà sur la propriété adjacente. Nous devons admettre qu'il n'y a là aucune protection.

L'honorable M. McMILLAN : L'honorable sénateur prétend-il qu'il n'y a aucune protection pour les villes, les cités, les villages?

L'honorable M. FERGUSON: Non, je crois qu'il n'y aurait aucune protection pour les personnes traversant la rue. Une clôture de six pieds et six pouces placée de chaque côté de la voie et un garde-bestiaux ne peuvent suffire à protéger le public.

L'honorable M. McMILLAN : Nous ne compterions pas voir une clôture de six pieds et six pouces de haut dans les villes

et les villages où se trouvent ces croisements.

L'honorable M. FERGUSON : Non, mais c'est la seule protection relative aux clôtures. L'article s'applique aux parties populeuses d'une cité, d'une ville ou d'un village; et cependant cet article veut simplement dire que ceux qui ont rédigé l'article étaient d'avis que la compagnie du chemin de fer était protégée contre les réclamations des gens passant dans la rue ou traversant les croisements, du moment qu'il y avait le long de la voie conduisant à cette rue ou à ce chemin une clôture et des garde-bestiaux, quelle que soit la vitesse des trains. A mon avis, la disposition relative aux clôtures est absurde, et je ne comprends pas pourquoi elle a été insérée dans le bill. La deuxième disposition a une portée plus directe. Elle dit : "A moins que le croisement ne soit dûment gardé de la manière prescrite par la présente loi." Cela s'applique à l'article 274 qui mentionne le sifflet et la cloche. Il n'est pas étonnant qu'une vive agitation se soit produite pour faire modifier cet article pour assurer une meilleure protection. Ayant fait cette remarque, que je crois juste, sur la disposition qui se trouve dans la loi actuelle, laissez-moi vous indiquer ce que le bill propose :

> Aucun train ne franchira, sur une voie publique, un passage à niveau de chemin de fer, dans une partie très populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure.

C'est la même loi, telle qu'elle existe à présent. L'article ajoute :

> A moins que ce croisement ne soit dûment gardé, ou à moins que ce croisement ne soit construit et dûment entretenu conformément aux ordres, règlements, directions du comité du chemin de fer du conseil privé et de la commission en vigueur à ce sujet.

La première dit : "A moins qu'il ne soit dûment gardé." C'est-à-dire lorsque la commission n'a pas adopté d'ordonnance à ce sujet, il doit être accordé une protection qu'une cour de justice considérerait comme suffisante. Ce n'est pas une position dans laquelle les compagnies aimeraient à se trouver ; mais elles peuvent s'en tirer facilement en s'adressant aux commissaires des chemins de fer, qui s'appuieraient sur cela pour donner une décision judicieuse. Elles ne sont pas obligées de s'adresser à la commission pour tous leurs croisements. On me dit que l'ancien comité des chemins de fer, le conseil privé et la commission des chemins de fer actuelle se sont déjà occupés des croisements, et la présente disposition décrète que tout règlement en vigueur relativement aux croisements, règlements faits par le conseil privé ou les commissaires des chemins de fer, seront considérés comme suffisants pour la protection du public.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Si je comprends bien, le bill ne s'applique qu'aux croisements qui existent dans les districts très populeux.

L'honorable M. FERGUSON : Oui.

L'honorable M. ROSS : Nullement aux autres croisements des districts ruraux ?

L'honorable M. FERGUSON : Non, seulement aux croisements des parties populeuses du pays, et, bien que plusieurs se soient mépris, l'année dernière, lorsque nous avons étudié cette disposition du bill qui légalisait les décisions de l'ancien comité, on verra que tout cela, une fois bien considéré, ne fait que tenir en vigueur toute ordonnance ou tout ordre rendu par le comité ; de sorte que les compagnies de chemins de fer ne seraient pas obligées d'avoir de nouveaux ordres relatifs aux croisements. L'ancien comité des chemins de fer, le conseil privé et le commissaire des chemins de fer s'en sont occupés ; mais ce bill, s'il était adopté, devrait s'appliquer à un grand nombre de croisements. Il n'y a aucun doute que cela pourrait se faire sans une dépense d'argent extraordinaire. On pourrait s'en occuper par groupes, par catégories portant les numéros 1, 2, 3, 4, et 5. On pourrait être incapable de s'en occuper par groupes ; on pourrait cependant s'occuper d'un grand nombre de cette manière-là, et il pourrait être adopté un règlement tendant à dire la nature de la protection qui serait donnée pour les catégories 1, 2 et 3. Des ordres séparés pourraient être donnés pour les cas exceptionnels. Il me semble qu'une demande ne devrait pas être faite pour chaque croisement. La commission des chemins de fer serait saisie de la question. Elle a à son service des hommes compétents qui examineraient les croisements, et elle donnerait naturellement des ordres qui n'imposeraient pas des dépenses inutiles aux compagnies de chemins de fer et elle ferait

le règlement censé nécessaire pour protéger la vie humaine.

L'honorable M. JONES : J'aimerais à poser une question à l'honorable sénateur. Il y a dans l'article 275 deux dispositions. En vertu de l'une d'elles le cnemin de fer nécessairement doit faire circuler ses trains dans les conditions que nous discutons. Il doit se conformer à l'une d'elles. Comme il l'a dit, il doit faire clôturer ou dûment garder la voie de la manière prescrite par la présente loi, ou bien il doit avoir un ordre de la commission des chemins de fer. Une de ces deux conditions doit être remplie. Si le chemin se conformait à la première, il n'aurait pas besoin, si j'ai bien compris l'honorable sénateur, de s'adresser à la compagnie pour faire cicurler ses trains à une vitesse de plus de dix milles à l'heure.

L'honorable M. FERGUSON : Exactement.

L'honorable M. JONES : Après avoir lu l'article, je prétends qu'il lui serait impossible de se conformer à la première disposition de l'article 275. Elle ne le pourrait pas dans une ville ou un village populeux, parce qu'il faudrait là des clôtures d'une certaine hauteur, des barrières à coulisses, à l'usage des fermes, de hauteur minima. Des garde-bestiaux doivent être construits des deux côtés de la voie. Des clôtures doivent être posées à tous les croisements. Ces clôtures, barrières et garde-bestiaux doivent être suffisants pour empêcher les bestiaux de passer. Voilà les conditions qui ont été formulées dans l'article 254 et qui ne peuvent pas être remplies dans un village ou une ville. Si ces conditions ne sont pas remplies, et l'on sait qu'elles sont faites pour n'être pas remplies, je crois, d'après ce que je connais des chemins de fer, que la compagnie du chemin de fer serait tenue de s'adresser à la commission d'après le principe formulé dans l'article qui tend à dire qu'il doit remplir l'une ou l'autre des conditions. Je crois que c'est l'interprétation qui doit être donnée à ces deux articles. J'ai aussi examiné la présente loi et je ne trouve que l'article 254...

L'honorable M. FERGUSON : 274.

L'honorable M. JONES : Non, 254, relativement aux clôtures. Les conditions prévues dans l'article 275 s'appliquent aux conditions formulées dans l'article 254, quant aux détails—et le présent article tend à dire: "A moins que la voie ne soit clôturée et dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi." Or, il serait impossible d'appliquer à l'article 254 les conditions dont nous parlons. Conséquemment, si la compagnie fait circuler ses trains à une vitesse excédent dix milles à l'heure, elle doit enfreindre la loi ou être autorisée à le faire à la suite d'un ordre émanant de la commission. Je me demande si l'honorable sénateur sait si cette question a été soumise ou non à la commission, et si elle a donné une décision : parce que je remarque dans d'autres articles des dispositions qui permettent à la commission de régler ces questions, afin que la compagnie du chemin de fer ne soit pas nécessairement obligée de faire circuler les trains avec la même vitesse dans ces conditions particulières. Comme l'a dit l'honorable sénateur qui a parlé avant l'ajournement, il peut être constaté pour certaines raisons que la vitesse pourrait être diminuée à certains croisements importants qui se trouvent dans un village ou une ville : mais où les croisements sont peu nombreux, où, par conséquent, le danger est moins grand, la chose pourrait ne pas être exigée. Voyez Toronto, par exemple. Les trains auraient à franchir la distance de sept milles pour traverser la ville de l'est à l'ouest. Il ne serait pas désirable ni opportun que le train fît dix milles à l'heure sur un espace de sept milles. Il faudrait beaucoup de temps pour traverser la ville.

Un honorable SENATEUR : Combien y a-t-il de croisements sur cet espace de sept milles ?

L'honorable M. JONES : Il y en a, j'imagine, de cinquante à cent. Les plus importants ont des barrières, et la disposition ne s'y appliquerait pas. La loi peut être interprétée de manière à permettre à la commission de règler ces choses d'une manière quelconque. Je crois qu'elle devrait s'en occuper, parce qu'il est dans l'intérêt du public que les trains circulent à une vitesse raisonnable et pour que la vie humaine soit protégée. Les deux choses doivent être considérées, et si vous regardez à l'article 30, vous verrez que les législateurs avaient cela pour objet, parce qu'il se lit comme suit :

(a) Pour limiter la vitesse avec laquelle les trains peuvent passer dans toute cité, ville ou village, ou dans toute classe de cités, villes ou villages désignés dans un règlement, ou, si la commission le juge à propos, pour limiter cette vitesse dans certaines parties de toute cité, ville ou village, et pour permettre une autre vitesse dans d'autres parties.

Il me semble que si la présente loi était appliquée, elle donnerait des résultats pratiques, parce que si la Chambre règle la question, il ne serait pas, à mon avis, pratique de réglementer la vitesse des trains. Par contre, si la commission des chemins de fer se saisit de la question, elle pourra, en s'autorisant des pouvoirs qui lui ont été conférés à ce sujet, limiter la vitesse à cinq milles à l'heure à certains endroits, et à quinze milles dans les villes. Il me semble que tout en nous efforçant de faire une législation qui prévienne les dangers, nous devrions faire une disposition qui pût entrer dans la nouvelle proposition soumise à la Chambre, quant à la vitesse dépassant dix milles à l'heure ; mais si la loi est adoptée telle qu'elle est maintenant, la commission des chemins de fer aura les mains liées. Si cette disposition était ajoutée à la loi des chemins de fer, ou si ce changement est fait, il sera impossible à la commission de fixer la vitesse par heure dans les parties populeuses du pays, dans les cités, dans les villes. La commission des chemins de fer pourrait établir des conditions différentes pour les différentes parties du chemin, pourrait établir des conditions différentes pour les différentes heures du jour.

Nous nous proposons d'empêcher la commission de faire ce que tend à demander clairement la loi, et je ne reconnais pas à la commission des chemins une mission plus importante que celle de protéger la vie humaine et la propriété des citoyens du Canada, tout en permettant aux compagnies de chemins de fer d'administrer leurs voies de manière à obtenir les meilleurs résultats pratiques. Si les honorables sénateurs veulent prendre quinze minutes pour lire trois articles, ils verront que nous voulons créer un état de choses qui ne peut être modifié. Cela peut être juste dans certaines conditions. Cela peut se faire au sujet d'une traverse de cette ville-ci. Cela ne peut nullement se faire à un autre croisement. Cela peut très bien se faire pour certain croisement, de six heures du matin à dix heures du soir, cela ne pourrait se faire durant le reste de la journée, ce qui est extrêmement important pour les compagnies dans les grandes villes. Voyez Toronto, par exemple. Cela intéresse plus le Grand-Tronc que le Pacifique-Canadien. Au fait, ils ont la bordure de la baie, c'est-à-dire la partie de la ville de Toronto qui touche aux eaux de la baie. Il n'ont pas de voie qui fasse le tour de Toronto. Le chemin de fer canadien du Pacifique utilise la même ligne le long de la baie pour le transport des voyageurs ; mais il a une autre ligne à double voie dans la partie nord de la ville, et une grande partie de son trafic est transportée sur la partie nord pour deux raisons; d'abord parce que la chose se fait plus facilement que dans une partie populeuse de la ville. Le Grand-Tronc n'a pas le même avantage sous ce rapport-là. Il a établi, durant les deux dernières années des cours, à deux ou trois milles à l'ouest de la ville et à trois ou quatre milles à l'est, la distance entre les deux étant de dix ou douze milles—si je ne me trompe pas. Il est avéré que le Grand-Tronc transporte, la nuit la plus grande partie de son trafic entre ces deux cours. Rien ne peut l'empêcher de faire circuler ses trains à une pareille vitesse, parce que personne ne passe à ces croisements. Il lui serait presque impossible de faire cela le jour. Or le Grand-Tronc ne devrait pas être assujéti à ces conditons pour cet énorme trafic, pour le service qu'il fait la nuit, sous prétexte qu'il faut protéger la vie humaine et la propriété. Pour parler d'une manière générale, la vie humaine n'est pas menacée là, attendu qu'une grande partie de ce trafic passe par Toronto. La commission des chemins de fer, d'après l'interprétation large qu'on peut donner à la loi, a absolument le droit de régler de pareils cas.

L'honorable M. DAVIS : L'a-t-elle déjà fait ?

L'honorable M. JONES : Nous ne devrions pas nous hâter de disposer de cette mesure : nous devons tâcher de doter le Canada d'une loi plus pratique qui permette de parer aux dangers qu'offre le passage des trains dans les cités et les villes populeuses. Il est opportun aussi d'en rendre l'application facile, et je crains que si cette mesure est adoptée telle qu'elle est elle ne soit absolument inapplicable, et nous

enlèverons à la commission des chemins de fer ce qui a été élaboré avec soin pour lui permettre de régler des questions importantes comme celles que je viens de nommer relativement à plusieurs autres villes et villages, relativement au service de nuit et de jour, et là où il se fait un grand trafic et où fréquemment il se trouve des croisements où passe beaucoup de monde, tandis que presque personne ne passe à d'autres croisements.

L'honorable M. FERGUSON : Si j'ai bien compris, l'honorable sénateur a demandé si, à mon avis, la première condition formulée ici s'applique aux villes et aux villages ?

L'honorable M. JONES : Non. La chose est facultative, si j'ai bien lu. La compagnie du chemin de fer peut accepter l'une ou l'autre des deux conditions que j'ai mentionnées.

L'honorable M. FERGUSON : Trois.

L'honorable M. JONES : Elle peut exploiter le chemin en vertu de l'une ou l'autre disposition.

L'honorable M. FERGUSON : Ou trois.

L'honorable M. JONES : J'ai demandé à l'honorable sénateur s'il n'était pas possible d'accepter la première condition dans les villes ou les cités, et si, dans l'affirmative, on pouvait opérer d'après la deuxième, qui rend la commission des chemins de fer maîtresse de la situation.

L'honorable M. FERGUSON : Ce que mon honorable ami a dit prouve absolument mon assertion qui tend à dire que la loi telle que proposée est une farce, parce que bien qu'elle décrète que les premières et les deuxièmes conditions devront s'appliquer aux parties populeuses des villes, villages et cités, l'honorable sénateur dit que l'application est impossible.

L'honorable M. JONES : Non. Je dis que la première condition est impossible, et les compagnies doivent se garder d'après la seconde condition qui dépend de la commission des chemins de fer, dans le cas où les convois de chemins de fer marchent à une allure excédant dix milles à l'heure.

L'honorable M. FERGUSON : C'est un plaidoyer que la compagnie du chemin de fer pourrait faire devant une cour de justice, s'il survenait un accident. Elle pourrait plaider qu'elle a érigé et entretenu des clôtures, des gardes-bestiaux, et toute autre chose de ce genre, et si elle pouvait établir qu'elle a fait ces choses, elle ne serait pas responsable des accidents dans les cités, villes et centres populeux, quelle qu'eût été la vitesse de ses trains. Si la loi ne doit pas être interprétée ainsi, je ne sais comment elle pourrait l'être mieux, et c'est une des raisons pour lesquelles, je suis d'avis qu'un amendement est nécessaire. En effet, une compagnie de chemin de fer pourrait faire ce plaidoyer que mon honorable ami considère comme étant tout à fait inapplicable à ce cas—elle pourrait alléguer qu'elle a érigé certaines clôtures ; bien que l'acte des chemins de fer dispose que c'est là une des conditions, qui lui permettent, du moment qu'elles les aura remplies, de faire passer ses trains avec la vitesse qu'elle jugera à propos. Une autre condition exige l'usage d'une cloche et d'un sifflet d'alarme. Mon honorable ami me parait croire que c'est là une disposition impraticable dans les cités, villes et villages. C'est dans les cités, villes et villages que cette disposition doit s'appliquer sous le régime de l'acte des chemins de fer, et seulement dans ces endroits. Mon honorable ami est donc tout à fait du même avis que moi, savoir que l'acte des chemins de fer tel qu'il est maintenant conçu n'a aucune valeur relativement aux croisements, pour ce qui regarde les appareils de sûreté et les clôtures, et que le seul remède est de s'adresser à la commission des chemins de fer.

L'honorable M. JONES : Si vous éliminez de l'article 30 de l'acte des chemins de fer la première disposition en vertu de laquelle les trains peuvent traverser les cités, cet article se lira comme suit :

Nul train ne peut traverser la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission.

Je crois que l'article ainsi amendé sera complet, puisque la compagnie ne pourra excéder une vitesse de dix milles à l'heure, à moins que la commission, par ses ordonnances ou ordres, ne le permette. Cette disposition me convient, et je crois que c'est ainsi que la loi doit être conçue et appliquée; mais si vous prescrivez que, quelles que

soient les ordonnances de la commission, les trains ne pourront être conduits à une vitesse plus grande que dix milles à l'heure dans toute cité, ville, ou village...

L'honorable M. FERGUSON : Non.

L'honorable M. JONES : C'est ce que l'amendement proposé prescrit.

L'honorable M. FERGUSON : L'amendement ou le bill dit que la voie doit être convenablement protégée, à moins que cette voie ne soit encore régie par quelque ancien règlement encore en vigueur du comité des chemins de fer du conseil privé, où—troisième condition, à moins que la voie ne tombe sous l'application de nouvelles ordonnances ; mais le bill égalise les ordonnances existantes émises soit par l'ancien comité des chemins de fer du conseil privé, ou soit par la commission actuelle des chemins de fer. Mon honorable ami voudrait tout retrancher, et prescrire que la compagnie devra obtenir directement de la commission des chemins de fer un permis. Je ne puis voir en quoi la proposition de mon honorable ami diffère beaucoup du bill maintenant soumis. C'est une question qui a besoin d'être étudiée avec un grand soin ; mais aux yeux des hommes de chemins de fer, ces deux conditions pourraient sembler être très différentes l'une de l'autre. La proposition de mon honorable ami, toutefois, éliminerait certainement du bill les deux premières conditions qui, dans l'opinion même de mon honorable ami, ne sont pas des conditions qui devraient permettre la grande vitesse en question.

L'honorable M. JONES : Non. J'admets que les deux premières conditions ne devraient pas la permettre. Je ne considère pas ces conditions comme praticables.

L'honorable M. BEIQUE : Il n'y a, selon moi, aucun doute sur le principe du bill dont l'objet est de protéger la vie humaine; mais on a dit que, puisque le présent bill a été adopté trois ou quatre fois par la Chambre des communes, il devrait être également adopté par le Sénat—ce dernier laissant toute la responsabilité à la Chambre des communes. Je ne partage pas cette manière de voir. Le fait que la Chambre des communes a adopté ce bill trois ou quatre fois n'exempte pas le Sénat de son obligation de remplir son devoir. Or, ce devoir est d'étudier le bill et de l'amender de manière à en faire dans les circonstances la meilleure loi possible ; mais comme le bill a été déjà renvoyé à la Chambre des communes, vu que celle-ci insiste sur le bill et qu'elle l'a adopté déjà trois ou quatre fois, le Sénat peut se demander s'il ne doit pas céder à la Chambre des communes et laisser à celle-ci toute la responsabilité d'une mauvaise loi. Le présent bill qui est sensé se rapporter à l'article 275 de l'acte des chemins de fer, s'applique à un point entièrement étranger à cet article. Je désire appeler l'attention sur ce fait important : l'article 275 prescrit une certaine chose, tandis que le présent bill en prescrit une autre entièrement différente. C'est si bien le cas que, selon moi, l'article 275 devrait être maintenu tel qu'il est dans la loi existante, et le présent bill devrait être traité comme un simple amendement, ou une annexe à l'article 275, au lieu de laisser ce bill sous sa présente forme.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur dit-il que le présent bill devrait être adopté comme un amendement à quelque autre article de la loi des chemins de fer ?

L'honorable M. SCOTT : Non ; mais qu'il soit adopté comme un article indépendant.

L'honorable M. BEIQUE : Je n'ai pas, toutefois, maintenant l'intention de discuter à fond le présent bill—ne voulant pour le moment que toucher à son sens général. Mon principal but est d'attirer l'attention des honorables sénateurs sur ce qui serait de nature à nous mettre plus en état de discuter ce bill et de nous former une saine opinion sur sa nature quand le temps sera venu d'en examiner les détails. Je désire, cependant, avant d'entrer en matière, attirer l'attention sur ce fait que l'article 275 concerne la vitesse des trains de chemins de fer dans les parties populeuses des cités, mais non aux croisements. Cet article ne s'applique aucunement aux croisements, puisqu'il s'applique à cette partie du chemin de fer, qui doit être clôturée, et, naturellement, les croisements ne peuvent être enclos. Cette interprétation de l'article 275 a reçu l'adhésion des cours de justice dans plusieurs causes, et particulièrement de la cour suprême. Le présent bill, au contraire, s'applique exclusivement aux croisements

de voies publiques, et non aux parties populeuses des cités, et son adoption tel qu'il est aurait l'effet de révoquer inutilement l'importante disposition de l'article 275 que je viens de mentionner. Il importe maintenant de se rappeler les dispositions de l'acte des chemins de fer concernant la présente question. La première de ces dispositions est l'article 30 de l'acte des chemins de fer, sur lequel notre attention a été appelée par l'honorable sénateur de Toronto, et il importe comme je viens de le dire, que les honorables membres de cette Chambre aient sous les yeux toutes ces dispositions réunies. J'en ferai donc la lecture. L'article 30 de l'acte des chemins de fer s'applique au pouvoir de la commission des chemins de fer. Il se lit comme suit :

30. La commission peut rendre des ordonnances et établir des règlements pour limiter la vitesse avec laquelle les trains et locomotives des chemins de fer peuvent passer dans toute cité, ville ou village, ou dans toute classe de cités, villes ou villages désignés dans un règlement, ou, si la commission le juge à propos, pour limiter cette vitesse dans certaines parties de toutes cité, ville ou village, et pour permettre une autre vitesse dans d'autres parties.

Vous remarquerez que cette disposition a une portée assez étendue pour autoriser la commission à passer des règlements non seulement au sujet de la vitesse à donner aux trains sur les croisements; mais aussi dans tout autre lieu : dans toutes les parties populeuses du pays. Cet article, naturellement, règle les différentes vitesses des trains selon les circonstances. Puis l'article 237 du même acte dit :

En demandant la permission de construire le chemin de fer au-dessus, le long, ou en travers d'une voie publique existante, ou d'établir une voie publique en travers d'un chemin de fer existant, la requérante doit soumettre à la commission un plan et un profil du croisement faisant voir la partie en question du chemin de fer ou de la voie de terre.

2. La commission peut, par ordonnance, accorder cette demande aux termes et conditions qu'elle juge à propos relativement à la protection, à la sûreté et à la commodité publiques, ou ordonner que la voie de terre soit modifiée de façon à passer au-dessus ou au-dessous du chemin de fer, ou soit détournée provisoirement ou d'une manière permanente, et qu'on exécute des ouvrages, qu'on emploie des gardiens ou autres personnes, ou qu'on prenne certaines mesures selon que, d'après les circonstances, il paraît à la commission à propos pour éloigner ou diminuer le danger ou l'obstruction auxquels peuvent donner lieu pareils croisements.

L'honorable M. JONES : Ces dispositions s'appliquent à la construction et non à la circulation.

L'honorable M. BEIQUE : Cet article s'applique aux futurs croisements de voies publiques.

L'honorable M. JONES : En voie de construction.

L'honorable M. BEIQUE : En voie de construction ; mais il autorise la commission à passer des ordonnances et règlements pour la protection du public et, par conséquent, à limiter la vitesse à laquelle les trains traverseront les croisements de voies publiques. Mais l'article suivant (238) s'applique aux chemins de fer déjà construits, et aux mêmes fins. Il dit :

Quand le chemin de fer est déjà construit au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, la commission peut ordonner à la compagnie de lui soumettre dans un délai déterminé un plan et un profil de la partie en question du chemin de fer, et peut ensuite rendre une ordonnance y relative, ainsi qu'il est décrété en l'article qui précède.

Ainsi, les ordonnances pouvant être passées relativement aux chemins de fer en voie de construction ou qui seront à l'avenir construits, peuvent être pareillement rendues en vertu de l'article 238, pour les chemins de fer déjà construits, et par conséquent, la commissioin des chemins de fer est revêtue du pouvoir, en vertu du statut, de passer tels règlements qu'elle jugera à propos pour la protection du public tant pour limiter la vitesse des trains dans les parties populeuses de toute cité ou village, qu'aux croisements de voies publiques. Nous avons aussi l'article 275 de l'acte des chemins de fer, qui est ainsi conçu :

Nul train ne peut traverser la partie populeuse d'une citée, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission.

Et le paragraphe 2 du même article ajoute :

2. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

Vous remarquerez que l'article 30 confère à la commission le pouvoir de limiter en tous cas la vitesse et que l'article 275 qui limite virtuellement aussi la vitesse dans tous ces cas, rend conséquemment inutile

toute ordonnance, ou tout règlement passé par la commission pour ces divers cas, et retire, pour ainsi dire, à la commission le droit de faire des règlements si ce n'est pour limiter la vitesse dans les cas mentionnés par l'article 275—à moins que ce ne soit pour réduire la vitesse à une allure moindre que dix milles à l'heure.

L'honorable M. JONES : Dois-je comprendre, d'après ce que dit l'honorable sénateur, qu'en vertu de l'article 275 la commission ne peut émettre une ordonnance permettant à la compagnie de faire passer ses trains à une allure plus grande que dix milles à l'heure ?

L'honorable M. BEIQUE : Oui.

L'honorable M. JONES : La commission peut rendre une ordonnance permettant une vitesse de plus de dix milles à l'heure ou de moins de dix milles à l'heure; mais pour une vitesse de dix milles à l'heure, la compagnie du chemin de fer n'a pas besoin d'y être autorisée par une ordonnance de la commission.

L'honorable M. BEIQUE : Oui. On ne saurait douter que la commission n'ait le plein droit de disposer de cette question. Mais ce que veut le présent bill s'applique seulement aux croisements de voies publiques. Vous pouvez voir que l'article 275 ne vise aucunement ce point ; qu'il s'applique seulement à la vitesse des trains dans les parties peuplées de cités, mais à d'autres endroits qu'aux croisements de voies publiques.

L'honorable M. EDWARDS : Ne comprend-il pas aussi les croisements de voies publiques ?

L'honorable M. BEIQUE : Non, puisque l'article, tel que rédigé, dit: à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi.

Cet article, par conséquent, exclut les croisements de voies publiques. Le présent bill s'applique à une chose entièrement différente, savoir: les croisements de voies publiques et prescrit que la vitesse des trains n'excédera pas dix milles à l'heure dans toute partie du pays en traversant une voie publique dans une partie populeuse d'une cité ou village, à moins que ce croisement ne soit protégé comme il convient, et que cette protection ne soit ensuite régulièrement entretenue en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du conseil privé ou de la commission des chemins de fer. J'attire l'attention sur ce fait très important que, depuis que nous avons une loi générale des chemins de fer, le comité des chemins de fer du conseil privé a existé ; mais il a été remplacé par la commission des chemins de fer.

L'honorable M. SCOTT : Le comité des chemins de fer du conseil privé n'existe plus maintenant, tandis que le bill présume qu'il existe encore.

L'honorable M. FERGUSON : Oh, non! les ordonnances de ce comité seulement existent encore.

L'honorable M. BEIQUE : Le bill est exact sous ce rapport. Le comité des chemins de fer du conseil privé a été remplacé par la commission des chemins de fer; mais les règles et ordres passés par le comité des chemins de fer du conseil privé, jusqu'à ce qu'ils soient amendés ou révoqués par la commission, existent et sont en vigueur, et c'est la raison pour laquelle il est fait allusion aux ordonnances, ou règles, de l'un et l'autre de ces deux corps. Mais le fait sur lequel j'ai voulu attirer l'attention est celui-ci : ces règles ou ordonnances ont été passées sans qu'il fût question de limiter la vitesse des trains, et, aujourd'hui, le présent bill appliquerait toutes ces ordonnances à un état de choses que n'auraient aucunement prévu le comité des chemins de fer du conseil privé et les commissaires des chemins de fer.

L'honorable M. FERGUSON : La disposition relative à la vitesse existe depuis longtemps dans l'acte général des chemins de fer, et a servi de base à toutes les ordonnances auxquelles on fait maintenant allusion.

L'honorable M. BEIQUE : Ces ordonnances auxquelles il est fait allusion furent passées sans aucunement tenir compte de la vitesse. Le comité des chemins de fer du conseil privé n'avait jamais eu avant de passer ces règlements, l'occasion de s'occuper de la question de limiter la vitesse des trains. Or, appliquer, aujourd'hui, les règles et règlements auxquels il est fait allusion à un nouvel état de chose non prévu lors de la passation de ces règlements serait

très dangereux. Le présent bill serait en outre dangereux sous un autre aspect. Nous serions, en effet, incapables d'en comprendre la portée. Comme on l'a fait remarquer avec raison, une vitesse de quinze milles à l'heure, à certaines heures de la nuit, pourrait être une vitesse convenable à certains endroits et dangereuses à certains autres endroits. Je suis sous l'impression qu'une règle rigoureuse et inflexible ne saurait être appliquée dans une affaire de ce genre. Du reste, il nous faut savoir quelles sont les règles et ordonnances qui régissent la vitesse de dix milles à l'heure dans toutes les parties du pays. Pour ma part, pour traiter le présent bill comme il doit l'être, il me faudrait obtenir certains renseignements que je n'ai pu me procurer. Je voudrais m'assurer quel sera l'effet de ce bill s'il est adopté soit sous sa présente forme, soit sous une forme amendée ; mais je n'ai pas l'intention d'en discuter pour le moment les détails. J'attire simplement l'attention sur le fait que le bill est d'une importance considérable et devrait être étudié avec soin avant d'être modifié ou adopté par le Sénat.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami avait-il bien pesé le sens de ces mots : "Dans une partie populeuse d'une cité, ville ou village"—quand il nous a dit que cette disposition ne s'appliquait aucunement aux croisements de voies publiques, mais à la voie du chemin de fer en dehors et indépendamment des croisements ? A-t-il bien pesé, je le répète, le sens de ces mots et tenu compte de l'autre fait que vous ne pouvez traverser ces endroits sans traverser le croisement lui-même.

L'honorable M. BEIQUE : Ce point n'a pas échappé à mon attention, vu le contexte du bill. Je réponds affirmativement à la question telle que posée : Vous remarquerez que la première disposition est générale. Elle dit : "Nul train ne traversera une voie publique." Cette disposition s'applique donc exclusivement aux croisements.

L'honorable M. FERGUSON : Les mots "voie publique" ne se trouvent pas dans le bill ou dans la loi que l'on nous propose maintenant de modifier.

L'honorable M. POWER : Le bill que possède l'honorable sénateur n'est pas exactement sous la forme de celui soumis au Sénat. Mon honorable ami est en possession du texte du bill tel qu'il a été présenté dans la Chambre des communes.

L'honorable M. BEIQUE : Le bill dit : "Nul train ne traversera une voie publique, etc." Il s'applique donc exclusivement aux croisements de voie publique et non à toute autre partie du chemin de fer.

L'honorable M. SCOTT : Il est très évident, d'après la discussion qui vient d'avoir lieu, que le présent bill a été imparfaitement rédigé. Il a été adopté, cette année, par la Chambre des communes.

L'honorable M. EDWARDS : A une vitesse de plus de dix milles à l'heure.

L'honorable M. LANDRY : Je croyais que le bill avait été accepté par le gouvernement ?

L'honorable M. SCOTT : Ce bill est l'œuvre de M. Lancaster. Le gouvernement n'a pas jugé à propos d'intervenir.

L'honorable M. FERGUSON : Le ministre des Chemins de fer lui a donné son adhésion.

L'honorable M. SCOTT : Peut-être; mais ce bill n'est pas une mesure du gouvernement, la chose est évidente. Il est clair, d'après les opinions exprimées, ici aujourd'hui, que les avis sont très partagés sur la signification réelle du bill tel que rédigé.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable leader dit-il qu'une mesure d'intérêt publique de la nature du présent bill, présentée à la Chambre des communes par un simple député, et adopté sans provoquer aucune opposition de la part du gouvernement, n'est pas une mesure acceptée par le gouvernement ?

L'honorable M. SCOTT : J'ai dit que ce n'était pas une mesure du gouvernement. Les membres du gouvernement peuvent appuyer un bill d'intérêt public sans que ce bill soit une mesure du gouvernement. Depuis la dernière séance, les compagnies de chemins de fer ont exprimé l'intention de soumettre leurs vues sur le présent bill, s'il est renvoyé à un comité permanent, comme la chose se fait ordinairement. La Chambre sait que, lorsqu'un bill concernant des intérêts privés se trouve devant la

Chambre, il est d'usage de le renvoyer à un comité devant lequel les parties intéressées peuvent être entendues. Notez que les compagnies de chemins de fer sont prêtes à faire certaines recommandations au sujet du présent bill. Elles croient pouvoir faire accepter par les partisans de la mesure un compromis juste et raisonnable, sans se faire le tort que leur causerait le bill s'il était adopté sous sa présente forme. Or, s'il en est ainsi, il n'est que raisonnable, selon moi, que cette mesure soit renvoyée à un comité spécial, et il sera de nouveau soumis au Sénat. On a, je crois, au cours du débat, suggéré de voter la deuxième lecture sans se lier à en accepter plus tard le principe. Cette suggestion me semble juste. Il est certainement possible de modifier le bill de manière à en éliminer les défectuosités. Je ne doute aucunement que le bill ait été rédigé avec soin. Mon honorable ami qui vient de reprendre son siège, a fait remarquer que ce bill, présenté en remplacement de l'article 275, ne devrait pas faire disparaître ce dernier article. Cet article 275 de l'acte des chemins de fer s'applique à un état de choses tout à fait différent. L'un s'applique au droit de voie, tandis que l'autre s'applique à la voie publique. Il est évident qu'il n'est pas opportun de supprimer l'article 275 existant, parce que c'est une disposition extrêmement importante. L'amendement qui est maintenant proposé a un objet entièrement différent de celui de l'article 275. C'est une disposition qui fut omise lors de la discussion de ce dernier article. Dans les circonstances, il serait à propos que le Sénat adopte maintenant le bill en deuxième délibération, et le renvoie ensuite à un comité. Les compagnies de chemins de fer pourront faire alors des suggestions que le Sénat sera probablement disposé à accepter. Je ne puis dire ce que seront ces suggestions; mais il n'est que raisonnable, lorsqu'il s'agit d'une mesure se rattachant à de si grands intérêts, que les compagnies qui les représentent aient l'occasion de se faire entendre, et d'insérer dans le bill certaines dispositions propres à le rendre acceptables à ces compagnies.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

L'honorable M. YOUNG : Vu la recommandation qui vient d'être faite par plusieurs honorables sénateurs, et avec l'entente que ce bill sera discuté de nouveau par la Chambre, et afin d'acquiescer au désir de la Chambre, je propose que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable M. FERGUSON : Qu'il me soit permis de faire une recommandation : Les compagnies de chemins de fer seront, sans doute, représentées devant notre comité des chemins de fer par des hommes très capables, très versés dans les affaires de chemins de fer—par des hommes de loi permanemment à l'emploi de ces compagnies. Malgré toute la haute opinion que j'ai des légistes éminents qui siègent dans le Sénat, je crains que ces légistes, même s'ils croient devoir se ranger du côté opposé aux compagnies de chemins de fer, ne se trouvent aussi versés en matière de législation de chemins de fer que ne le sont les avocats de ces compagnies. Mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, voudra-t-il faire en sorte que les avocats experts, attachés au service de la commission des chemins de fer, comparaissent devant notre comité des chemins de fer, afin que ce dernier ait le bénéfice de leur savoir et de leurs vues. Je n'ai dans ma pensée aucun nom en particulier à recommander ; mais tout homme de loi attaché au service de la commission des chemins de fer et capable d'assister le comité comme je viens de le dire, pourrait comparaître devant ce comité.

L'honorable M. YOUNG : Je n'ai aucun renseignement à donner sur ce point ; mais je crois que, si le présent bill est renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et ports, ce dernier acceptera volontiers tous les renseignements qui lui viendront de quelque côté que ce soit. Bien que nous ne puissions imposer au comité une ligne de conduite, il est, toutefois, entendu que le bill sera renvoyé au Sénat et soumis à un autre débat de cette Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Le gouvernement facilitera-t-il la comparution d'experts attachés au service de la commission des chemins de fer ? Ces experts, s'ils sont assignés, répondront, peut-être, que ce qui leur est demandé est en dehors des devoirs qu'ils sont obligés de remplir ; mais si le gouvernement leur faisait savoir qu'il désire

qu'ils comparaissent devant le comité du Sénat, ils consentiraient, peut-être, à venir nous donner, ici, leur opinion.

L'honorable M. WATSON : Il est entendu, je crois, que le présent bill, s'il est soumis au comité des chemins de fer, sera renvoyé au Sénat, et qu'il ne sera pas renvoyé au comité pour être étouffé.

L'honorable M. POWER : Le bill doit revenir devant la Chambre.

L'honorable M. WATSON : Il est entendu, d'après ce que je comprends, que le bill sera devant le comité, l'objet de toute l'attention désirable et rapporté au Sénat, et que ce dernier, qui compte parmi ses membres nombre d'anciens parlementaires, y compris l'honorable sénateur de Marshfield, ne se trouvera pas dans l'obligation de demander au dehors l'assistance de légistes devant le comité des chemins de efr. Ses propres membres et ceux du comité seront en état d'apprécier convenablement tous les arguments énoncés par les compagnies de chemins de fer, et je n'ai aucun doute que le promoteur du bill ne soit là pour défendre la mesure avec les mêmes raisonnements dont il s'est servi, depuis des années. En consentant au renvoi du bill au comité, je désire qu'il soit bien compris que le comité rapportera le bill à la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable secrétaire d'Etat n'a pas répondu à ma question.

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois pas qu'il soit opportun de demander au gouvernement d'intervenir dans le sens indiqué par mon honorable ami. Je suis sûr que M. Lancaster et d'autres partisans du bill, de l'autre Chambre, seront présents à la séance du comité, et que des conseils légistes pourront être employés s'ils le désirent. Mais les messieurs auxquels je fais présentement allusion pourront, selon moi, comprendre, eux-mêmes, les arguments donnés de part et d'autre.

L'honorable M. FERGUSON : Si nous avions des experts attachés au service de la commission des chemins de fer, on pourrait leur poser certaines questions, et ils seraient en état de nous fournir des renseignements que nous ne saurions obtenir de M. Lancaster, ou d'autres membres du parlement.

L'honorable M. POWER : Une des suggestions faites par l'honorable sénateur me parait avoir quelque valeur. Ce serait de faire venir des experts devant le comité. Il est très désirable que des membres et des officiers de la commission des chemins de fer comparaissent devant le comité.

L'honorable M. YOUNG : L'ingénieur, aussi, du comité ?

L'honorable M. LANDRY : Si nous nous écartions de la règle générale qui régit les bills d'intérêt public, et renvoyions le présent bill à un comité spécial, nous obtiendrions de cette procédure tous les avantages désirés, et tous ceux pouvant fournir des renseignements au comité devraient être autorisés à le faire.

L'honorable M. DAVIS : Il s'agit virtuellement du même bill soumis, l'année dernière, au comité des chemins de fer. Cette mesure est venue devant nous au court des trois dernières sessions, et les autorités des chemins de fer se sont fait représenter, chaque fois, devant le comité. Tous les arguments pouvant être donnés par des hommes de loi l'ont été, et toute la pression pouvant être exercée sur les deux derniers ministres des Chemins de fer, s'est fait sentir. Cependant, le présent bill a été adopté par la Chambre des communes dans trois occasions différentes et adopté également par le comité des chemins de fer de cette dernière Chambre. Il a été ensuite renvoyé au comité des chemins de fer du Sénat dans deux occasions, et nous connaissons le résultat. Je ne sache pas qu'il soit opportun de le renvoyer de nouveau au comité des chemins de fer du Sénat. C'est un bill d'intérêt public et nous comprenons tous ses dispositions. Il a été discuté à fond déjà par notre comité des chemins de fer. Le lieu qui convient le mieux maintenant pour le soumettre à un dernier examen est ici même, et nous ne devons pas nous soustraire à la responsabilité que cet examen entraine. On a dit avec raison que le fait que ce bill avait été adopté plusieurs fois par la Chambre des communes importait peu, et qu'il s'agit présentement d'exercer notre propre jugement. Tout membre a, en effet, le droit d'exercer son propre

jugement ; mais nous ne sommes pas ici, pour contrecarrer l'opinion publique. Nous pouvons simplement contrecarrer toute tentative de légiférer avec trop de précipitation. Mais après que le public, comme dans le présent cas, a eu le temps d'étudier une législation projetée, et après que les représentants du peuple dans le parlement ont, avec l'assentiment du gouvernement et l'assistance des légistes et distingués qu'il y a parmi eux, adopté ce bill dans deux occasions différentes, je ne vois pas que le Sénat ait maintenant autre chose à faire que de l'accepter, lui-même. Il semble que certains honorables sénateurs ne comprennent pas que l'article du présent projet de loi n'est qu'une des dispositions insérées dans le bill des chemins de fer présentés en premier lieu dans le Sénat. On m'a dit que cet article n'était aucunement nécessaire, parce que la commission des chemins de fer avait déjà le plein pouvoir de s'occuper de la présente question, et j'ai, moi-même, proposé d'éliminer cet article du projet de loi. Il fut, en effet, sur ma proposition, retranché par le Sénat bien qu'il eût été inséré dans le projet de loi par la Chambre des communes. L'année suivante, le même projet de loi, appelé le "bill Lancaster", fut adopté de nouveau, et je l'appuyai parce que je reconnaissais l'à-propos de ne pas résister systématiquement à l'opinion publique. Le bill est de nouveau devant nous, et je ne vois rien qui doive nous engager à le renvoyer au comité des chemins de fer. Il est très juste que les compagnies de chemins de fer intéressées soient entendues; mais elles peuvent faire ce qui est fait dans d'autres cas. Supposé que le bill soit discuté en comité général de cette Chambre. D'ici à une dizaine de jours, les compagnies de chemins de fer auront le temps de préparer leurs plaidoyers sous une forme imprimée pour que tous les membres du Sénat puissent les lire avec soin. Cette procédure ne vaudrait-elle pas mieux que le brouhaha d'une discussion du comité des chemins de fer ? Je m'oppose donc, à ce que ce bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, parce que je sais d'avance quel en sera le résultat.

L'honorable M. McMULLEN : La lucidité avec laquelle l'honorable sénateur de De Salaberry a traité le présent sujet m'a beaucoup frappé. Il y a, je crois, un grand fond de vérité dans ce qu'il a dit, et je suis d'avis que la Chambre agirait sagement en prenant tout le temps nécessaire d'étudier les dispositions du présent bill, et de voir si, après tout, ce bill est réellement une modification de l'article 275 de la loi des chemins de fer, qu'il est sensé modifier. L'honorable sénateur a démontré très clairement que ce n'était pas une modification de cet article, et il est très douteux, par conséquent, qu'il soit sage de permettre que le présent bill devienne loi. S'il était adopté et mis en vigueur, il pourrait créer une très grande confusion. Je partage entièrement, toutefois, l'avis de l'honorable secrétaire d'Etat, et je crois avec lui que le bill devrait être discuté à fond encore une fois par le comité des chemins de fer, afin que, après avoir entendu les diverses opinions, ce comité puisse en faire rapport avec tous les amendements qu'il jugera à propos de recommander. Le fait que ce bill a été adopté trois fois, déjà, par la Chambre des communes n'est pas une raison qui doive nous faire renoncer à tout droit d'en étudier de nouveau les dispositions. Nous avons un devoir à remplir, et ce devoir est de donner en comité au présent amendement toute l'attention qu'il nous est possible de lui donner, et de faire ensuite rapport au Sénat du résultat des délibérations du comité. Si nous nous trouvons en conflit avec la Chambre des communes relativement à ce bill, il me semble qu'il nous sera possible de trouver un moyen de sortir de la difficulté. Nous avons besoin de tous les renseignements se rattachant à l'effet que produira l'application de la présente mesure. Je crois que cet effet sera très sérieux. Je crains qu'il n'affecte très considérablement le service de nos voies ferrées, particulièrement nos voies ferrées transcontinentales. Prenez le cas du Grand-Tronc entre Détroit et Buffalo. Si la vitesse des trains doit être limitée, tel qu'on le propose, la compagnie ajoutera virtuellement à son horaire actuel une heure et demie sur le temps qu'elle prendra pour franchir cette distance. Voyez l'avantage que cette heure et demie procurerait aux voies ferrées rivales des Etats-Unis. Un voyageur voudra disons, acheter un billet de transport de Détroit à Buffalo. Il entrera dans le bureau de la compagnie canadienne, et il lui sera offert un billet d'un certain prix. Le voya-

geur se rendra ensuite au bureau d'une compagnie rivale des Etats-Unis, où on lui dira: "Vous voulez voyager sur une voie ferrée dont la vitesse est limitée à dix milles à l'heure dans tous les villages que ses trains traversent. Voulez-vous voyager sur un chemin de fer dont les trains ont une vitesse aussi faible ?" J'ose dire que plus d'un voyageur de Sarnia ou de Windsor préféreront, dans ces circonstances, voyager entre Buffalo et Détroit sur des voies ferrées qui ne se trouveront pas entravées par une restriction de ce genre. Or, nous voulons savoir si tel est l'effet que l'on doit attendre du présent bill s'il devient loi. Prenez maintenant le chemin de fer canadien du Pacifique de Vancouver à Montréal. J'ai vu les diverses stations mentionnées dans son horaire et auxquelles ses trains ne s'arrêtent pas entièrement. Il y a 220 de ces stations. Disons que 110 de ces stations soient des villages. Si la compagnie est obligée de restreindre la vitesse de ses trains en traversant ces villages pour se conformer à la présente mesure, elle ne pourra le faire à chacune de ces stations sans perdre le temps de parcourir un mille de distance—ce qui réduit sa vitesse, en moyenne à dix milles à l'heure. Qu'est-ce que cela signifie ? Les 110 milles représentés par les villages traversés par les trains, seront franchis dans l'espace de onze heures, tandis qu'ils sont maintenant franchis dans l'espace de quatre heures. La présente mesure aura donc pour effet d'augmenter de sept heures la durée du trajet entre Montréal et Vancouver. Si tel est l'effet à attendre de la présente mesure, sommes-nous réellement disposés à porter un tel préjudice au service de nos voies ferrées ? Je ne puis dire avec certitude si telle est la portée du présent projet de loi ; mais je voudrais qu'une étude approfondie fût faite sur la question de savoir si le présent projet de loi doit avoir cet effet ou non. Nous ne voulons pas nuire au commerce de transport de nos voies ferrées. Nous voulons, au contraire, l'encourager. Si le présent bill doit avoir cet effet, je voudrais le savoir, et fournir aux compagnies de chemins de fer l'occasion de l'établir, ou de prouver le contraire.

L'honorable M. KERR (Toronto) : Notre devoir est d'examiner avec soin l'importante mesure qui nous est maintenant soumise, surtout après avoir entendu le discours que vient de prononcer l'honorable sénateur de Wellington. Le présent bill nous est renvoyé par les Communes comme étant une disposition qu'il est nécessaire d'insérer dans la loi pour protéger la vie humaine. Si tel est son objet, je me demande si ce bill doit être renvoyé au comité des chemins de fer pour examiner sa portée relativement à la question de la perte de quelques billets de transport de voyageurs entre Windsor et Buffalo, ou entre Sarnia et Buffalo, et si une question de cette nature peut être traitée concurremment avec la question des mesures à prendre pour protéger la vie humaine. Tout argument sensé peut être présenté au Sénat par ceux dont les intérêts sont lésés, et chacun peut dire s'il trouve qu'une disposition comme celle constituant le présent bill, doit devenir loi ou non. Quant à moi, en l'absence de plusieurs honorables sénateurs qui ne peuvent être dans le moment présents, ici, pour exprimer leur opinion, je considère que l'argument qui vient d'être présenté, ici, est un de ces fâcheux raisonnements auxquels l'on ne devrait jamais avoir recours sur une question de la nature de celle qui nous occupe. Si l'objet du bill doit être converti devant le comité des chemins de fer en une question de perte ou de profit sur le transport des voyageurs pour influencer les membres de ce comité, ce sujet devrait être discuté devant une Chambre au complet. La présente mesure fut adoptée, l'année dernière, par la Chambre des communes et renvoyée au Sénat. Elle fut combattue dans le comité des chemins de fer, et les arguments de ses adversaires impressionnèrent la majorité des membres de ce comité. Cependant, ces arguments ne furent pas entendus par tout le Sénat, et ceux de ses membres ne faisant pas partie du comité des chemins de fer n'eurent pas, comme les membres de ce comité, l'occasion de peser la force, ou la faiblesse des raisons qui produisirent l'impression à laquelle je viens de faire allusioin. Ces arguments qui ont paru, l'année dernière, les plus forts au comité des chemins de fer sont ceux qui décidèrent ce dernier à suspendre l'adoption du bill. Le Sénat le rejeta ensuite, et depuis ce rejet même, dans la province d'Ontario seule, je crois

pouvoir dire que pas moins de trente vies humaines ont été perdues sur les croisements aux passages à niveau.

L'honorable M. EDWARDS : Dans les cités et les villes ?

L'honorable M. KERR: Dans les parties populeuses des cités ou près des cités. C'est un état de choses effrayant à constater que celui qui nous fait voir un si grand nombre de vies humaines sacrifiées de la manière que je viens d'indiquer. Il est non moins choquant d'entendre dire, comme objection au bill, que les compagnies de chemins de fer seront en état de démontrer que le bill aura pour effet de leur faire perdre des dollars et des centins, vu la concurrence qu'elles subiront de la part d'autres compagnies de chemins de fer. Je suis d'avis quant à moi, que le présent bill devrait être soumis d'abord au comité général de la Chambre qui pourrait peser tous ces arguments. Si le comité général de la Chambre trouve qu'il est difficile de modifier le bill de manière à résoudre les questions de forme soulevées contre le bill, l'on pourra alors, si de bonnes raisons sont données à l'appui, le renvoyer au comité des chemins de fer ; mais jusqu'à ce que l'opportunité de ce renvoi soit mieux démontrée qu'elle ne l'a été jusqu'à présent, nous devrions nous conformer à notre règlement. Pourquoi ce bill serait-il renvoyé au comité des chemins de fer ? C'est un bill d'intérêt public. Allons-nous renoncer à nous servir du comité général de la Chambre ? Dirons-nous qu'à l'avenir, lorsqu'un bill d'intérêt public nous sera soumis, il devra être renvoyé à un comité permanent au lieu de l'être au comité général de la Chambre ?

L'honorable M. YOUNG : L'intention de la Chambre, d'après ce que je comprends, n'est pas d'écarter ainsi le comité général de la Chambre.

L'honorable M. KERR : Je suis heureux de l'apprendre. On a dit aussi que le bill serait rapporté du comité des chemins de fer, et l'on a mentionné la nature du travail que fera ce comité. Naturellement, le bill pourra être rapporté sous la forme d'un préambule non prouvé. On ne saurait dire qu'un rapport de cette nature ne sera pas fait. Il n'y a personne, ici, qui soit chargé de parler au nom du comité des chemins de fer, et ce dernier pourra disposer du bill comme bon lui semblera. S'il adopte le bill, il sera rapporté au Sénat ; s'il le rejette comme il l'a déjà rejeté, tout ce qu'il aura à rapporter, c'est que son préambule n'est pas prouvé ou que ses dispositions n'ont pas été adoptées, ou ne doivent pas l'être.

L'honorable M. SCOTT : La Chambre peut mettre de côté le rapport du comité et rester en possession du bill.

L'honorable M. KERR : Elle resterait en possession du bill ; mais la Chambre se trouverait en présence d'un rapport contraire à cette mesure et une déclaration portant que le préambule du bill n'est pas prouvé.

L'honorable M. EDWARDS : Je ne puis approuver les remarques qui viennent d'être faites par l'honorable sénateur de Toronto. La meilleure procédure serait d'adopter le bill en deuxième délibération avec l'entente que cette deuxième épreuve ne comporte pas l'adhésion du Sénat au principe de cette mesure. Je ne suis pas un défenseur systématique des chemins de fer ; mais je suis un partisan du franc jeu, et les compagnies de chemins de fer ont droit à ce franc jeu comme l'ont les particuliers. Le public en général est des plus intéressés à ce que ces compagnies soient entendues relativement à la présente question. Il serait malheureux que le bill fût tué en comité. Il faudrait que ce bill fût rapporté par le comité des chemins de fer et soumis au comité général de la Chambre. Le seul avantage qu'il y ait de renvoyer ce bill au comité général est dans le fait qu'il sera discuté à fond par la Chambre et que les honorables sénateurs pourront prendre plusieurs fois la parole. Cette occasion devrait être donnée au Sénat. Il est clair que le présent bill doit être soumis à un examen approfondi. Il débute en annulant et révoquant une partie de l'acte général des chemins de fer que les meilleurs intérêts du pays requièrent. Il insère dans cet acte comme amendement un sujet entièrement nouveau concernant les croisements dans les villages, villes et cités, sans toucher aux autres sections des chemins de fer. Pour ce qui me concerne, je répudie des plus énergiquement l'idée que des membres du Sénat puissent se laisser indûment influencer par les compagnies

de chemins de fer ou par tout autre cause. Je répudie en outre des plus énergiquement l'idée d'adopter un bill parce que les Communes auraient jugé à propos de le renvoyer à diverses reprises au Sénat, comme la chose a été faite dans le cas du présent bill durant les trois dernières sessions. Les sénateurs sont pénétrés de l'idée de leur propre responsabilité. Nous sommes ici pour remplir notre devoir. La Chambre des communes adopterait-elles des bills une centaine de fois consécutive, surtout de la manière qu'elle le fait, comme nous le savons tous—c'est-à-dire, sans les soumettre à une étude approfondie—notre devoir est de juger de la valeur intrinsèque de ces bills et de les traiter comme ils le méritent. Le présent bill révoque un article de la loi générale des chemins de fer et y insère un sujet entièrement nouveau. Notre devoir, honorables sénateurs, est de traiter les particuliers et les corporations de ce pays avec équité et une parfaite loyauté. Il s'agit présentement d'une question importante. Elle comprend les intérêts des particuliers comme ceux des compagnies de chemins de fer. Tout d'abord, la sûreté et le bien-être du peuple nous intéressent particulièrement. Les chemins de fer constituent une grande institution, du moment qu'ils sont employés dans l'nitérêt public. Pour ce qui concerne la présente question, il ne faut pas redouter l'influence des compagnies de chemins de fer. Quant à moi, je ne la crains aucunement, et je n'ai pas besoin de l'assistance d'un avocat pour me protéger—et cela pas plus relativement à la présente question que dans toute autre circonstance.

L'honorable M. WILSON : Je n'avais pas l'intention d'ajouter rien à ce qui a été dit, ce soir, sur le présent sujet. Quelques honorables sénateurs ont fait, relativement à la conduite du Sénat, certaines observations, ou certaines insinuations que je laisserai de côté. Mon honorable ami qui vient de reprendre son siège, nous a dit que la Chambre des communes nous renvoyait des projets de loi qui sont une honte pour cette dernière Chambre. Je ne partage aucunement cet avis. Je crois, au contraire, que la Chambre des communes remplit bien son devoir. Je crois qu'elle est en état de comprendre ce qui est juste et raisonnable au point de vue des intérêts publics tout aussi bien que le Sénat, lui-même. Mais tout en croyant que le Sénat a le droit d'exercer sa propre discrétion et de tirer ses propres conclusions, je suis d'avis que la Chambre des communes a également le droit d'en faire autant. Je ne suis pas ici, d'un autre côté, pour mettre le moindre obstacle au succès des corporations de chemins de fer du Canada. Ces corporations ont été grandement utiles à notre pays. Elles ont été les pionniers dans plusieurs parties du pays, et en présence de ce fait, oserais-je proférer une seule parole, ou faire la moindre chose qui fût préjudicable à leurs intérêts, ou un obstacle à leur succès ? On a dit, ce soir, que le bill qui est maintenant devant le Sénat, a été adopté par les Communes à trois reprises différentes. La Chambre des communes est-elle l'interprete du sentiment populaire, ou ne l'est-elle pas ? Combien de fois n'entendons-nous pas dire ces mots : "La branche populaire du parlement." Elle est, en effet, sensée être plus en contact avec le corps électoral par qui elle peut être renseignée directement sur les besoins du pays, ou sur la législation que requièrent ces besoins. Or, devons-nous ne pas tenir compte de l'opinion de cette branche populaire du parlement, et qualifier de honteuse la législation qu'elle adopte ? Je ne le crois pas, et j'espère que mon honorable ami rétractera les expressions dont il s'est servi. Si je comprends bien les règles parlementaires, aucune remarque blessante ne doit être faite contre l'une ou l'autre branche du parlement. La Chambre des communes dit : "Tout ce que nous désirons, c'est que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer du Sénat." Or, le comité des chemins de fer du Sénat a-t-il quelque chose à faire sur un bill d'intérêt public ? Un bill de cette nature doit être mis à l'étude en premier lieu dans le Sénat, et si une majorité du Sénat décide qu'un bill sera renvoyé au comité des bills d'intérêt privé, ou au comité des chemins de fer, elle peut le faire. Le frère-jumeau du présent bill n'a-t-il pas été discuté par le comité des chemins de fer ? C'était lors de l'avant dernière session. A cette occasion les représentants des compagnies de chemins de fer et ceux qui s'intéressaient à la législation proposée alors, comparurent devant le comité des chemins de fer. Ils discutèrent à fond leur cause devant ce comité, et ils arrivèrent à la conclusion que le comité devait rejeter

le bill alors en question. Dans le présent cas les compagnies de chemins de fer ont-elles eu l'occasion de se faire entendre ? Sommes-nous en train de légiférer pour les ruiner ou leur nuire de quelque manière que ce soit ? Elles ont eu l'occasion d'exposer elles-mêmes, leur cause devant nous. Lors de la dernière session, le même cas s'est présenté, et aujourd'hui, le présent bill, après avoir été adopté trois fois par la Chambre des communes, revient au Sénat. Que nous propose-t-on ? Si nous le renvoyons au comité des chemins de fer, nous méconnaissons virtuellement notre responsabilité. Le présent bill devrait être examiné dans tous ses détails par le comité général de la Chambre. Quelle ligne de conduite a-t-on tenue auparavant, et quelle ligne de conduite veut-on tenir maintenant? N'avons-nous pas été mis au courant, pendant les trois dernières années, des dangers qu'il y a aux croisements des passages à niveau ? Il est bien bon de proclamer qu'il ne faut rien faire qui soit de nature à nuire aux intérêts des chemins de fer ; mais allons-nous opposer ces intérêts à ceux d'êtres humains dont la vie est mise en péril d'une extrémité à l'autre du pays? Jetez les yeux sur la statistique et voyez combien de personnes ont été tuées par suite de la trop grande vitesse des trains dans les différentes parties du pays. Mon honorable ami, le sénateur de Wellington a dit : "Oh! il ne faut pas que notre législation soit sur ce point hostile aux compagnies de chemins de fer, de peur de détourner le trafic canadien au bénéfice des Etats-Unis." Est-ce là un argument ? Devons-nous permettre que des vies humaines soient sacrifiées plutôt que de nuire aux intérêts des compagnies de chemins de fer ? Je ne le crois pas. Et pourquoi avons-nous une commission des chemins de fer ? C'est pour régler entre autres questions, celles de la nature du sujet qui nous occupe présentement ? Puis, l'honorable sénateur de Toronto nous a aussi parlé de cette commission. Il nous a dit qu'elle avait fait telle ou telle chose. Or, j'en appelle à lui : "Cette commission a-t-elle prévenu des pertes de vie" ? Allez à Toronto, si vous le voulez, et voyez les résultats produits dans cette ville par les croisements de passages à niveau non gardés, et la rapidité avec laquelle les trains traversent cette ville d'un point à l'autre. Le "Globe" rapporte un cas qui se produisit dans le comté de mon honorable ami—le comté de Middlesex. La dépêche qui le rapporte se lit comme suit :

Un homme tué—L'épouse blessée—Accident du chemin de fer sur un croisement près de Glencoe.

M. et Mme Saul Parrish se promenaient dans une voiture couverte lorsque le train les frappa.—Il est douteux que Mme Parrish se rétablisse de ses blessures.

(G. N. W. Press Despatch.)

Glencoe, janvier, 27.—M. et Mme Saul Parrish ont été frappés, cet après-midi, par le train express sur l'embranchement du chemin de fer King's Court du Grand-Tronc. Ils retournaient chez eux dans un buggy couvert, et ils se trouvaient seulement à une faible distance de leur ferme. Leur cheval a été tué instantanément, et M. et Mme Parrish furent relevés inconscients et transportés sur le train jusqu'à Alvinston où, quelques heures après, M. Parrish rendit le dernier soupir. Mme Parrish est maintenant dans une condition précaire. M. Parrish était bien connu et un fermier prospère. Il était âgé d'environ quarante ans, et il laisse une jeune famille composée de deux filles et d'un garçon.

Vous trouverez, presque tous les jours, dans les journaux, des rapports de ce genre. Si l'on voulait m'accompagner pour constater la vitesse des trains de long parcours, disons, de Chicago à Buffalo, et la vitesse avec laquelle ces trains traversent Saint-Thomas, on pourrait constater que non seulement dans les cités ; mais aussi sur les croisements de passages à niveau, dans les autres parties du pays, nombre d'accidents du même genre que celui que je viens de citer arrivent tous les jours, et sont rapportés dans les journaux. Or, allons-nous opposer, je le répète, les intérêts de quelques compagnies de chemins de fer à ce qui doit être fait pour la protection de la vie humaine ? Nous devons, suivant moi, protéger avant tout la vie humaine, et il sera toujours temps de prendre des mesures pour protéger ensuite les compagnies de chemins de fer.

L'honorable M. DAVIS : Elles peuvent se protéger elles-mêmes.

L'honorable M. WILSON : Elles se sont protégées dans le passé, et je crois qu'elles peuvent le faire encore à l'avenir. Vu l'insistance de la branche populaire du parlement sur l'adoption du présent projet de loi, il me semble que le Sénat devrait, lui aussi, l'adopter. Quels sont les hommes qui ont trouvé que le présent projet de loi

était une mesure nécessaire ? Deux ont été ministres des Chemins de fer, et ils n'ont pas prononcé un seul mot contre cette mesure. Ce bill a aussi été soumis au ministre de la Justice, et devons-nous supposer que ces ministres ne désirent pas autant l'intérêt, le bien être et la prospérité du pays que ceux qui ont pris, ici aujourd'hui, la parole pour exprimer la crainte qu'ils éprouvent que le présent bill ait pour effet de nuire au trafic de nos chemins de fer, bien qu'ils se montrent indifférents relativement aux pertes de vies humaines causées par la trop grande vitesse des trains de chemins de fer. Il me semble que le bien être de nos populations ne doit pas être mis de côté pour ne s'occuper que des intérêts des compagnies de chemins de fer. Je voterai donc contre le renvoi du bill à ce comité pour les raisons que je viens d'exposer.

Nous l'avons déjà renvoyé à ce comité, et il a entendu alors les témoignages de tous les principaux intéressés, et ce comité est déjà aussi bien informé qu'il le serait si ce bill lui était de nouveau soumis. Ici est le lieu où il convient d'étudier tout bill d'intérêt public, et si le Sénat manque à ce devoir, le pays aura raison de croire que, nous sénateurs, au lieu d'agir comme protecteurs de la vie et de la propriété de nos concitoyens, nous sommes indifférents à cet égard, tandis que nous sommes soucieux envers la propriété et les intérêts commerciaux des compagnies de chemins de fer. Vu ces raisons, je ne vois pas pourquoi nous renverrions le présent bill au comité des chemins de fer. Une autre question se présente à moi. Si le gouvernement n'est pas responsable de l'attitude prise par le ministre des Chemins de fer et le ministre de la Justice : s'il n'assume pas cette responsabilité, qui donc est responsable ? Le gouvernement n'est-il pas responsable de toute la législation qui est adoptée par le parlement ? Je considère que le présent bill comme une proposition du gouvernement, et du reste, l'attitude prise par l'honorable leader du Sénat en faveur du bill me prouve que ce projet de loi est entièrement une mesure du gouvernement. S'il en est ainsi, l Sénat—s'il rejetait ce bill, prouverait qu'il ne tient aucun compte ni du désir de la Chambre des communes, ni de la responsabilité du gouvernement.

Hon. M WILSON.

L'honorable M. McSWEENEY : J'ai sous la main la statistique des chemins de fer du Canada, publiée pendant l'année finissant le 30 juin 1907. Elle a été préparée par M. J. L. Payne, contrôleur de la statistique des chemins de fer. Par rapport aux accidents arrivés sur les croisements à niveau, voici ce qu'il dit :

Des personnes ne se trouvant pas en contravention aux dispositions de la loi, 70 ont été tuées et 88 blessées. Ce malheureux sacrifice est la partie saillante de l'histoire des croisements meurtriers pendant l'année. Sur les 70 personnes tuées, 48 ont perdu la vie sur les intersections de la voie publique, et sur d'autres points semblables 49 ont été blessées. D'une manière ou d'une autre, soit en se trouvant en contravention à la loi, ou non, 69 personnes, en tout, ont perdu la vie sur les croisements et 67 ont été blessées. Un tel record ne s'est jamais vu pendant les années précédentes. Aux stations 6 personnes ont été tuées et 4 blessées, tandis que sur d'autres points, le long de la voie ferrée, 5 ont été tuées et 12 blessées. Il y a à enregistrer, en outre, 5 personnes tuées et 14 blessées sur les voies ferrées par suite d'autres causes que les croisements. La perte de la vie d'une personne ne se trouvant pas en contravention à la loi est attribuée à un déraillement. Huit autres personnes dans un cas analogue, ont été blessées par suite de déraillements et de collisions.

J'observe que pas plus tard que le 12 janvier, il y a eu un terrible...

L'honorable M. LANDRY : Je soulève une question d'ordre. L'honorable sénateur n'a pas, suivant moi, le droit de discuter maintenant le bill. La question à décider est celle de savoir si le Sénat doit siéger en comité général, ou si nous devons renvoyer le bill à un comité special.

Le PRESIDENT : La motion devant la Chambre demande le renvoi du bill au comité général de la Chambre.

L'honorable M. POWER : Je demande l'application du règlement. Une demi douzaine de discours—quelques-uns très longs—ont été prononcés sur la présente motion, et je regrette beaucoup que l'honorable sénateur de Stadacona ait soulevé la question d'ordre pendant que mon honorable ami, de Moncton, était en train de dire quelques mots. Cet honorable sénateur ouvre rarement la bouche dans cette Chambre, et il est réellement très regrettable que, dans une de ces rares occasions où il essaie de se faire entendre, la parole lui soit refusée. D'après la règle générale la présente

motion n'est qu'une motion de simple formalité ; mais la question est aussi de savoir si le présent bill doit être ou non renvoyé au comité. Or, sous ce dernier rapport je ne crois pas qu'il n'y ait qu'une motion de formalité, et s'il y a dans la Chambre une forte opposition au renvoi, il est suivant moi, très convenable de discuter le point contesté.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur ne discute pas la question.

Le PRESIDENT : J'ai accordé une latitude considérable aux discutants, bien que je me sois aperçu qu'ils s'écartaient quelquefois de la question qui est de savoir si le bill doit être renvoyé à un comité spécial, ou à un comité général de la Chambre.

L'honorable M. DAVIS : L'honorable sénateur de Moncton était parfaitement dans la question, et je dirai maintenant quelques mots sur la question d'ordre soulevée.

Le PRESIDENT : Il n'y a pas de question d'ordre soulevée.

L'honorable M. BEIQUE : Je me lève seulement pour citer Bourinot, afin que nous puissions nous entendre convenablement sur ce que serait la signification du renvoi au comité. On appréhende que ce renvoi soit un moyen de tuer le bill. Bourinot, à la page 600, dit :

> Tout comité saisi d'un bill d'intérêt public est tenu de faire rapport à la Chambre de ses délibérations sur ce bill, vu que la Chambre seule est revêtue du pouvoir d'empêcher l'adoption du bill, ou d'ordonner son retrait.

Il s'ensuit que le devoir du comité—si le bill est renvoyé au comité des chemins de fer—sera de rapporter le bill au Sénat, et ce dernier pourra siéger en comité général pour discuter la mesure. Pour ma part, je suis en faveur du renvoi au comité des chemins de fer, parce que je désire entendre le promoteur du bill, et connaître les raisons qu'il a à donner à l'appui de cette mesure. Je crois que ce renvoi serait le meilleur moyen de nous renseigner parfaitement sur le bill et de nous mettre en état d'en disposer intelligemment. J'ajouterai, toutefois, que je suis en faveur d'un renvoi du présent bill aux Communes, quelle que soit la conclusion à laquelle j'arriverai, moi-même, et cela afin de permettre à la Chambre des communes d'avoir le dernier mot sur la question.

L'honorable M. DOMVILLE : Je suis surpris de toute cette discussion au sujet de ce bill. Le Sénat est-il capable de conduire ses propres affaires ? Le comité des chemins de fer peut-il faire quelque chose de plus que le Sénat ? Si l'intervention est d'écarter le bill...

L'honorable M. POWER : Non, non.

L'honorable M. DOMVILLE : Mon honorable ami dit : "Non, non." J'ignore ce qu'il veut dire par ces mots : "Non, non." Je soutiens que le renvoi de ce bill au comité des chemins de fer aura pour effet d'exempter le Sénat de son obligation de disposer, lui-même, de cette mesure. Les honorables sénateurs sont ici aujourd'hui, et demain, ils n'y seront peut-être pas, et ce bill d'un autre côté, n'obtiendra peut-être pas une libre discussion dans le comité des chemins de fer. Nous connaissons tous ce qu'est le comité des chemins de fer, ou ce que sont tous les autres comités du Sénat. Le bill ne pourra être discuté par le comité des chemins de fer avec le calme et la réflexion qui caractérisent les débats du Sénat. Mon honorable ami, de Moncton, était hors de la question, je le présume, lorsqu'il a essayé de prendre la parole ; mais nous connaissons le vieil adage: "Aucun irlandais ne sera admis." Cependant, mon honorable ami avait le droit d'émettre ses opinions devant le Sénat. Je ne vois, là, rien qui soulève une question de privilège ; ou rien qui oblige d'appeler Bourinot à la rescousse. Cet auteur est mort depuis longtemps, et il est peut-être regrettable que son livre ait jamais été écrit. De ce que nous sommes dirigés par toutes sortes de règles et de règlements, s'ensuit-il que nous devions rétrograder jusqu'à l'âge des ténèbres ? Mon honorable ami a dit que le présent bill doit être considéré comme une mesure du gouvernement, et je suis porté à le croire, moi-même. Les ministres sont payés pour les devoirs qu'ils remplissent ; ils sont les gardiens des droits et privilèges du peuple, et l'une de leurs fonctions est de protéger la vie et la propriété de chacun. Je n'ai encore pris aucun parti. Je n'ai vu personne. L'opinion que j'exprime est simplement appuyée sur le sens commun, et je suis en faveur de toute mesure tendant à prévenir autant que possible les pertes de vies comme celles que nous avons eu à dé-

plorer trop souvent. S'il m'est permis de le dire sans trop violer les privilèges de la Chambre, je dirai que la présente question est très sérieuse, et il serait très malheureux que la discussion fût étouffée. Je ne veux pas dire que l'on soit en train de l'étouffer. Cette question est très complexe et le public a les yeux ouverts pour voir ce qui sera fait, et je crois sincèrement que le Sénat—et non l'un de ses comités—peut avantageusement la discuter.

L'honorable M. DAVIS : Je demande la permission de proposer en amendement que le présent bill soit renvoyé au comité général de la Chambre.

L'amendement est rejeté.

La motion principale est adoptée sur division.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une deuxième fois :

Bill (n° 13) intitulé : "Loi concernant la British Columbia Southern Railway Company."—(L'honorable M. Bostock)

Bill (n° 14) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company."—(L'honorable M. Beith.)

Bill (n° 15) intitulé : "Loi concernant l'Esquimalt and Nanaimo Railway Company." —(L'honorable M. Bostock.)

WEST ONTARIO PACIFIC RAILWAY COMPANY (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. McMULLEN : Je propose la deuxième lecture du bill (24) intitulé : "Loi concernant la West Ontario Pacific Railway Company."

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

L'honorable M. McMULLEN : Je propose que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable M. DAVIS : Nous voudrions avoir quelques explications sur ce que nous votons. Je voudrais savoir si, d'après notre règlement, les bills ne doivent pas être expliqués lors de leur deuxième phase. Si la chose n'est pas faite, pourquoi avons-nous des règlements ? La motion demande la deuxième lecture du bill. Ce bill doit être renvoyé au comité des chemins de fer ; il sera rapporté au Sénat et finalement adopté par ce dernier aussi rapidement qu'il est expédié aujourd'hui. Il me semble que cette manière de procéder est une farce. Si nous avons des règlements, ils doivent être appliqués. L'on a exigé à diverses reprises jusqu'à présent des honorables membres proposant la deuxième lecture de bills l'explication de ces bills. J'espère que ce règlement sera également appliqué, aujourd'hui.

L'honorable M. McMULLEN : Je regrette profondément que mon honorable ami ne m'ait pas demandé dans le temps voulu une explication du bill. Je l'aurais donnée avec plaisir ; mais ce serais hors de la question que de la donner maintenant.

THE MANITOBA AND NORTH-WESTERN RAILWAY COMPANY OF CANADA (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. WATSON : Je propose la deuxième lecture du bill (26) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Manitoba and North-Western Railway Company of Canada."

Ce bill est demandé par la compagnie dite " The Manitoba and Northwestern Railway Company of Canada," dans le but de construire une voie ferrée à ou près de la station Théodore ; à ou près de la voie ferrée actuelle de la compagnie dite, " The Manitoba and Northwestern Railway Company," dans une direction sud, se rattachant à l'embranchement Russell, et ayant une longueur d'environ 110 milles.

L'honorable M. DAVIS : Ce chemin est-il entièrement dans la province du Manitoba ?

L'honorable M. WATSON : Non, il est situé principalement dans la Saskatchewan et c'est un nouveau chemin de fer.

L'honorable M. WILSON : Est-ce un nouveau bill ?

L'honorable M. FERGUSON : C'est pour reprendre le projet de l'ancien chemin de fer dit " The Manitoba and Northwestern Railway."

L'honorable M. WATSON : C'est pour obtenir l'autorisation de construire cette voie ferrée.

L'honorable M. DAVIS : Son tracé passe-t-il près de Minnedosa ?

L'honorable M. WATSON : Non. La voie passe au loin à l'ouest de Yorkton.

L'honorable M. DAVIS : S'étendant jusqu'à Russell.

L'honorable M. WATSON : Elle s'étend au sud-est de Russell.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à 3 heures demain.

SENAT.

Séance du mercredi, 29 janvier 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures.

Prière et affaires journalières de routine.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivants sont présentés et lus une première fois :

Bill (B) intitulé : "Loi concernant la Occidental Fire Insurance Company."—(L'honorable M. Watson.)

Bill (C) intitulé : "Loi pour l'incorporation de la Standard Accident and Guarantee Company."—(L'honorable M. Kerr.)

Bill (D) intitulé : "Loi concernant la compagnie du Grand-Tronc du Canada."—(L'honorable M. Campbell.)

Bill (E) intitulé : "Loi concernant certain brevet de Frédéric C. Rehm, *alias* Frank et Isidore Frank."—(L'honorable M. Beith.)

Bill (F) intitulé : "Loi concernant le canal à navires Sainte-Claire et Erié."—(L'honorable M. Lougheed.)

Bill (G) intitulé : "Loi concernant la compagnie de fidéicommis Orientale."—(L'honorable M. MacKeen.)

Bill (H) intitulé : "Loi constituant en corporation la Dominion Lumbering and Power Development Company."—(L'honorable M. Béique.)

COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

MOTION.

L'ordre appelé est comme suit :

L'honorable M. LANDRY :

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir bien faire transmettre au Sénat un état idiquant:

1. Le montant d'argent versé réellement par chacun des directeurs actuels de la Quebec Bridge and Railway Company au capital-actions de ladite compagnie.
2. Les dates auxquelles chacun de ces directeurs a fait chacun de ses paiements.
3. Parmi ces paiements ou ces versements la proportion de ceux qui ont été faits au moyen de billets promissoires ou de chèques non acceptés.
4. Par qui, individuellement, et pour quel montant chacun.
5. Le montant d'argent reçu par chacun des directeurs de la Quebec Bridge Company et de la Quebec Bridge and Railway Company, jusqu'à ce jour, directement ou indirectement, personnellement ou autrement.
6. La nature des services rendus pour lesquels chacun de ces montants a été payé.
7. Le montant touché par le secrétaire actuel sur les fonds de la compagnie depuis qu'il est au service d'icelle.
8. La résolution que subséquemment à l'effondrement du pont de Québec, dans les quelques jours qui ont immédiatement suivi le désastre, la compagnie du pont a passée, accordant un bonus de $3,000 à son président.
9. Les fonds sur lesquels le montant de ce bonus a été prélévé.
10. La résolution passée par la compagnie dans la même occurrence, s'il y en a eu, accordant un montant quelconque pour venir en aide aux familles des victimes de ce désastre.

L'honorable M. SCOTT : Les questions n° 1 et n° 4 du feuilleton des ordres du jour ne peuvent recevoir une réponse, vu la forme sous laquelle elles apparaissent. Les renseignements qu'elles demandent ne peuvent être obtenus d'aucun département important du gouvernement, et il faudrait s'adresser à une source d'information du dehors pour les obtenir. En effet, beaucoup de renseignements concernant cette compagnie ne sont enrégistrés dans aucun département du gouvernement. Je suggère donc à l'honorable sénateur de procéder par la voie d'un ordre de la Chambre pour obtenir les renseignements qu'il demande.

L'honorable M. LANDRY : Je présume que les renseignements en question ont été demandés ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LANDRY : S'est-on occupé de cette demande ?

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pu me procurer ces renseignements, et je suis tout à fait incapable de les obtenir. Si l'honorable sénateur veut bien transformer ses questions en une demande de documents exposant les faits, ces renseignements pourront être obtenus.

L'honorable M. LANDRY : Est-il compris que ce changement pourra être fait aujourd'hui ?

L'honorable M. SCOTT : Oh oui. Vous pouvez rédiger votre demande et la déposer devant le greffier. De cette manière, votre demande sera inscrite immédiatement sur l'ordre du jour.

L'honorable M. LANDRY : Il s'agit des questions nos 1 et 4?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LANDRY : Ce changegement est fait à la demande de l'honorable ministre dirigeant.

L'honorable M. YOUNG : L'honorable sénateur demande la production d'un rapport.

L'honorable M. LANDRY : Changerai-je ma proposition en une motion demandant une adresse ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LANDRY : D'après ce que je comprends, l'honorable ministre dirigeant acceptera ma proposition si je la rédige sous forme de demande d'adresse.

L'honorable M. YOUNG : Il est vrai que c'est une nouvelle motion et la Chambre peut exiger un avis ; mais pour satisfaire l'honorable sénateur, nous renoncerons à notre droit de faire appliquer le règlement au présent cas.

Le PRESIDENT : Plait-il à la Chambre que ces questions soient posées sous la forme d'une adresse ?

La motion est adoptée.

ACCIDENTS SUR LES TRAVERSES DE CHEMINS DE FER.

MOTION.

L'honorable M. BEIQUE : Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général le priant de bien vouloir faire déposer devant la Chambre un état indiquant :

1. Le nombre de personnes tuées sur les traverses de chemins de fer au cours des trois dernières années.

2. Le nombre de personnes blessées sur ces traverses, et le nombre de ces victimes pour chaque année séparément.

L'honorable M. SCOTT : Mon honorable ami voudra-t-il ajouter à sa demande ces mots : "indiquant le nombre d'accidents arrivés sur ces traverses dans les cités, les villes et villages et dans les districts ruraux."

L'honorable M. BEIQUE : Je ne m'y oppose pas.

L'honorable M. SCOTT : Ce changement nous aidera dans la discussion du bill qui s'y rapporte.

L'honorable M. POWER : Je ne crois pas que les renseignements demandés par cette motion puissent faire l'objet d'une adresse au Gouverneur général. C'est l'objet d'un ordre de la Chambre, puisque les renseignements demandés se trouvent en la possession du ministère des Chemins de fer.

La motion est modifiée conformément à la suggestion faite par l'honorable leader de la Chambre et adoptée.

REFORME DU SENAT.

L'ordre du jour appelle la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen portant :

Que, vu l'agitation relative aux services rendus par le Sénat comme formant partie de notre système législatif et la critique faite tant en Parlement que dans la presse au sujet des nominations à cette Chambre:

Il est désirable, de l'avis de cette Chambre, que la question du mode de nomination et de la durée du terme pour lequel ces nominations seront faites à l'avenir, soit prise en délibération et ce système remodelé.—(Hon. M. Davis.)

L'honorable M. DAVID : Je donne avis que je proposerai l'amendement suivant :

Que tous les mots après "Que" dans la motion principale soient retranchés et remplacés par ce qui suit:—"le Sénat, tout en ne désirant pas se prononcer finalement sur les projets de réforme nombreux et variés qui ont été proposés et discutés relativement au Sénat, cependant en vue des différences d'opinion sur la question, et jusqu'à ce que ces projets aient eu le temps d'être mûris, croit

qu'il est opportun de déclarer qu'il est désirable, en vue d'augmenter l'efficacité du Sénat, qu'un plus grand nombre de lois soient présentées devant cette Chambre, qu'un grand nombre de ministres y aient leur siège et que chaque ministre de la Couronne puisse personnellement présenter et défendre les mesures du Gouvernement sur le parquet de cette Chambre."

Je propose cet amendement parce que la motion principale implique une admission de la part des honorables sénateurs, et je veux fournir à ceux-ci l'occasion de s'exprimer dans un sens opposé.

L'honorable M. DAVIS : En me levant pour prendre la parole dans la présente occasion, je le fais avec une grande hésitation.

L'honorable M. POWER : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. DAVIS : Je sais très bien que mon honorable ami n'est jamais ennuyé par une interruption de ce genre quand il prend, lui-même, la parole devant cette Chambre ; mais, je le présume, du moins, tout membre de cette Chambre a le droit d'exercer son propre jugement dans des occasions comme la présente. Mon hésitation n'est pas due au fait que je n'ai rien à dire sur le sujet maintenant en discussion; mais après le discours prononcé, l'autre jour, par l'honorable sénateur de Middlesex, il me semble que la présente question a été si savamment discutée, qu'il est comme superflu d'ajouter rien de plus. J'ai été réellement surpris du grand nombre de renseignements fournis par cet honorable sénateur. Il mérite certainement les remerciments de la Chambre pour l'immense travail qu'il a dû s'imposer pour accumuler toutes les importantes informations qu'il nous a données. Toutefois, comme il s'agit d'une question qui a été discutée déjà par les deux Chambres du parlement, et qu'elle a été également prise en considération par la presse, tout sénateur, s'il le désire, a le droit de prendre part à ce débat. Bien que mon opinion puisse ne pas être d'accord avec celle de plusieurs de mes honorables collègues, j'ai aussi le droit de l'exprimer, et j'ai le droit de dire ce qui devrait être fait pour améliorer la constitution du Sénat.

La présente question, comme nous le savons tous, a été discutée dans la Chambre des communes au cours des deux ou trois dernières sessions. Il me semble que tout nouveau membre des Communes—et aussi certains anciens députés, dois-je ajouter avec regret—se croient obligés, à chaque session, ou de proposer un amendement à l'acte des chemins de fer, ou à souffleter le Sénat. J'ai lu avec un grand soin les discours prononcés dans la Chambre des communes, et il me semble que les arguments donnés pour l'abolition du Sénat ne sont pas bien sérieux.

Je suis probablement en état de discuter le mérite respectif de l'une et de l'autre Chambre un peu mieux que quelques-uns de mes honorables collègues du Sénat, et tout aussi bien que peuvent le faire un certain nombre de membres de l'autre Chambre. On a dit, je crois, qu'il y avait à peu près trente-cinq ou quarante membres du Sénat qui ont siégé dans la Chambre des communes. J'y ai, moi-même, siégé, pendant un certain nombre d'années, et j'ai pris une part active à ses débats. C'est pourquoi je suis en état de faire contraster la somme de travail que s'impose la Chambre des communes avec la somme de travail qui échoit au Sénat. Que cette dernière Chambre soit populaire ou non, je suis arrivé à la conclusion, en m'appuyant sur l'expérience que j'ai acquise depuis que j'en suis devenu l'un des membres, que cette dernière Chambre se donne la peine d'étudier plus à fond les mesures qui lui sont soumises que ne le fait la Chambre des communes. J'ai assisté aux séances des comités permanents du Sénat, et j'ai remarqué quelques points faibles, peut-être, auxquels il serait facile de remédier ; mais ces comités, en somme, fonctionnent bien, et je puis affirmer qu'ils sont bien supérieurs aux comités de l'autre Chambre, parce qu'ils consacrent plus de temps à la discussion des affaires qui leur sont soumises que ne le fait la Chambre des communes. Quant à la question de l'abolition du Sénat, bien que l'on puisse différer d'opinion, non seulement dans le Sénat, mais aussi dans le pays en général, sur la question de savoir s'il serait sage de réformer la constitution de ce corps, je ne crois pas que pour ce qui concerne son abolition personne dans le pays n'ait mis sérieusement en doute la nécessité d'une seconde Chambre. J'ai lu assidûment, dans ces derniers temps, les journaux, et j'ai constaté que cette question du Sénat a été agitée dans

l'Ouest, et presque tous les journaux que j'ai reçus de cette région contiennent un article de fond sur le Sénat, et la conclusion à laquelle tous ces journaux arrivent est la même. Tous reconnaissent que le Sénat, ou une seconde Chambre du parlement est absolument nécessaire, bien que la constitution du Sénat soit susceptible d'une certaine modification. Je ne sache pas qu'il y ait un seul pays civilisé dans le monde qui n'ait un Sénat quelconque, et, assurément, le fait que le peuple des anciens pays juge à propos de conserver une seconde Chambre législative, après des siècles d'expérience en matière de gouvernement, est une preuve suffisante qu'un Sénat est nécessaire en Canada. Si vous voulez avoir une bonne législation, il faut qu'elle passe, pour ainsi dire, au crible des deux Chambres, tout comme l'on est obligé de cribler le grain. Si vous faites passer le grain à travers un seul tamis, il est certain que ce grain en sortira mêlé de beaucoup de bale et d'autres saletés, et ce grain aura besoin d'être nettoyé davantage. Il en est de même de la législation. Les différentes provinces qui n'ont qu'une seule Chambre, sont constamment occupées à modifier leur législation ; mais si elles avaient une seconde Chambre où la législation est l'objet d'un second examen approfondi, leurs lois n'auraient pas autant besoin d'être amendées qu'elles en ont eu dans le passé. De fréquents amendements aux lois—que ces amendements soient faits par le parlement fédéral ou par les législatures provinciales—ne constituent pas une alternative avantageuse, et cela parce que vous créez par ces changements fréquents de la perturbation dans les affaires ; vous créez un malaise, une incertitude qui fait que le public ne sait jamais sur quoi il peut compter. Une loi très importante pour le pays peut être adoptée, et personne ne sait si elle sera changée l'année suivante, ou si elle ne le sera pas.

Il s'ensuit que chacun ne sait ce qu'il doit faire. Mais si un bill a subi l'épreuve de deux Chambres, il n'est pas aussi probable qu'il aura besoin ultérieurement d'être modifié après qu'il sera devenu une loi statutaire. Prenez, par exemple, la législature de Manitoba. Le gouvernement de cette province a conclu une certaine affaire seulement quelques semaines avant l'ouverture de la session de la législature. J'ose croire que, si cette province possédait une seconde Chambre législative, le gouvernement n'aurait pas réussi à faire approuver l'acte auquel je viens de faire allusion. Par cet acte les quatre ou cinq hommes qui composent le cabinet de Manitoba, ont pu lier le peuple de cette province à une politique dont l'effet sera d'accroître la dette provinciale de trois ou quatre millions de dollars, et cela sans que les contribuables aient eu un seul mot à dire sur le sujet. Ce fait vient de se produire dans la province du Manitoba et pourra se reproduire dans toute autre province où il n'y a pas de seconde Chambre pour servir de contrepoids à la Chambre basse. Pour cette raison nous pouvons conclure qu'une Chambre haute est absolument nécessaire. Pour ce qui regarde la constitution de cette Chambre haute, c'est là le point sur lequel les opinions sont partagées. Les pères de la confédération—du moins, je le crois—étaient probablement aussi sages que le sont ceux qui veulent, aujourd'hui, réformer le Sénat, et après avoir mûrement délibéré, ils sont arrivés à la conclusion qu'il était opportun de créer une seconde Chambre, et leur conviction a été, sans doute, que sous l'empire de la constitution britannique, il leur était guère possible de créer cette seconde Chambre sans que ses membres fussent nommés par la couronne. Toutefois, dans ce vingtième siècle ce mode de nomination est suranné, et virtuellement usé. Nos hommes se sont instruits, et les contribuables sont arrivés à la conclusion qu'il ne faut plus songer à leur persuader que les lois destinées à les régir doivent être faites par des hommes nommés à vie.

Personne en Canada, ou dans tout autre pays, ne doit être contraint d'obéir à des lois à la formation desquelles il n'aura pas contribué ou pris part, et je crois qu'avant longtemps, il sera nécessaire d'appliquer le principe électif à la constitution de la Chambre haute, si l'on trouve que le pays y gagnerait. Mais, puisque nos amis des Communes nous parlent de la réforme du Sénat, il serait peut-être à propos qu'ils ne perdissent pas de vue, non plus, que le moment approche très rapidement où ils se verront obligés, eux-mêmes, de réformer leur propre Chambre. Les pères de la confédération, quand ils jetèrent les bases de

notre confédération, n'avaient sous les yeux que les trois petites Provinces maritimes et les provinces d'Ontario et Québec. Ils ne prévoyaient pas que la Colombie-Anglaise serait plus tard ajoutée et que trois autres grandes provinces seraient, en outre, taillées subséquemment dans l'Ouest. Ils ne prévoyèrent pas que le courant de l'influence politique gagnerait rapidement l'Ouest. Ils n'entrevirent pas que ces trois ou quatre provinces de l'Ouest finiraient avant très longtemps par exercer un pouvoir prépondérant sur les destinées de toute la confédération canadienne. S'ils avaient entrevu cet éventualité, ils auraient probablement constitué le Sénat d'après un principe différent de celui appliqué, et ils auraient peut-être aussi faits d'autres arrangements que ceux adoptés pour l'élection des membres de la Chambre des communes.

Cette question sera agitée sérieusement avant longtemps, et il n'y a aucun doute sur ce point. Voyez l'immigration de la présente année. Il y a une dizaine d'années, le nombre d'immigrants arrivés au Canada ne se montait qu'à quinze ou vingt mille par année, et combien d'immigrants nous arrivent-ils maintenant par année ? Le chiffre a atteint plus de trois cent milles, et il ne doit pas s'arrêter là. Le seul endroit où le trop plein de l'Europe peut maintenant se déverser est notre grand ouest. Nous avons encore d'immenses étendues de terres arables à coloniser ; nous les cédons aux immigrants à des conditions avantageuses et leur procurons toutes les facilités désirables.

Nous pouvons donc compter sur une augmentation continue de cette immigration.

Je discuterai, maintenant l'arrangement d'après lequel le nombre des membres de la Chambre populaire est déterminé. Lors de l'établissement de la confédération il fut convenu que la province de Québec aurait toujours 65 représentants dans la Chambre des communes, et qu'à chaque période décennale, en divisant pas 65 représentants le chiffre total de la population de cette province le quotient serait l'unité servant de base à la représentation des autres provinces. Cette unité représentative est aujourd'hui de vingt-cinq mille âmes, à peu près, pour chaque membre de la Chambre des communes. Or plus de cent cinquante mille immigrants ont augmenté, l'année dernière, la population de l'Ouest, et ce fait implique l'obligation d'accroître de six membres la représentation de cette région. D'ici à cinq années, la population de l'Ouest pourra s'accroître de 500,000 âmes. Je ne doute aucunement de la réalisation de cette attente, et si la représentation de l'Ouest est accrue proportionnellement à cet accroissement de la population, vous pouvez entrevoir dès maintenant quel chiffre atteindra dans l'avenir la représentation de l'Ouest dans les Communes. Ajoutez l'immigration de dix années consécutive à l'augmentation naturelle de la population, et à moins que le système représentatif actuel ne soit modifié, ou qu'une nouvelle unité représentative ne soit établie comme base de la représentation nationale, la Chambre des communes sera littéralement encombrée. Je le répète, le système actuel a besoin d'être changé. Le temps n'est pas éloigné où chaque membre de la Chambre des communes représentera au moins cent mille âmes. La chose arrivera certainement, puisque l'augmentation de la population produira naturellement ce résultat. Vous pouvez dire : "Oh! mais la population de la province de Québec s'accroît de son côté, très rapidement." L'acroissement naturel de cette population est certainement très considérable, et je n'ai aucun doute sur ce point ; mais si vous jetez les yeux sur les provinces de l'Ouest, vous constaterez que l'accroissement naturel de leur population est aussi considérable que celui de la province de Québec. Les étrangers qui viennent s'établir dans l'Ouest sont accompagnés de familles aussi nombreuses que le sont celles de la province de Québec. Puis, il faut noter un autre fait, c'est-à-dire, un exode de la province de Québec. Cet exode est peu considérable—et j'en suis heureux—mais un certain nombre d'habitants de cette province la quittent, tandis que vous trouverez difficilement une seule personne disposée à quitter l'Ouest. De sorte que bien que la population de la province de Québec puisse s'accroître, cet accroissement ne saurait être proportionné à celui de la population de l'Ouest. Le temps où il faudra remanier tout notre système représentatif ne se fera donc pas attendre bien longtemps. Cette disposition constitutionnelle qui donne à la province de Québec, pour toujours, une représentation de 65 membres, devra être mo-

difiée, vu que si la représentation nationale continue à s'accroître d'après cette base, vous serez obligés de construire deux ou trois Chambres des communes comme celle qui existe actuellement pour contenir tous les représentants du peuple.

Pour ce qui regarde le Sénat, les pères de la confédération le constituèrent comme suit : Ils donnèrent 24 membres à Ontario et 24 à la province de Québec. C'étaient les deux anciennes provinces du Canada. Elles devaient recevoir la part du lion, et naturellement, elles l'obtinrent. Les trois petites Provinces maritimes réunies obtinrent 24 sénateurs en tout. Croira-t-on, un instant que, lorsque la population de la Saskatchewan et d'Alberta sera devenue aussi considérable que la population de Québec et d'Ontario, le peuple de la Saskatchewan et d'Alberta se contentera d'une représentation moindre dans les Communes que celle d'Ontario et Québec ?

Certainement, non, et quelle sera la conséquence ? Vous aurez, comme je l'ai dit déjà, une chambre des communes encombrée. Quant aux petites provinces maritimes, dans quelle position se trouveront-elles ? Tout membre de la Chambre des communes devra représenter une centaine de mille âmes, et cette éventualité ne se fera pas longtemps attendre. Dans quelle position se trouveront donc placés nos amis des provinces maritimes ? L'Ile du Prince-Edouard n'obtiendra probablement qu'un seul représentant. La Nouvelle-Ecosse n'en obtiendra que quatre et la province du Nouveau-Brunswick en obtiendra probablement, elle aussi, trois ou quatre. La grande masse de la population se trouvant à l'ouest des grands lacs, dans quelle position nos amis des Provinces maritimes voudront-ils être placés, s'ils veulent conserver leur place dans la confédération ? Ils ont besoin d'un pied à terre, ou d'être représentés quelque part, et s'ils n'ont pas cette représentation dans la Chambre des communes, je prétends qu'ils doivent l'avoir dans le Sénat. Ils ont droit à une protection quelconque. Or, c'est justement, d'après ce que je comprends, l'un des objets pour lesquels le Sénat fut constitué—cet objet étant de protéger les plus petites provinces contre les plus grandes. Chacun sait que, dans le cours des dix, vingt, trente ou quarante prochaines années—il est possible que tout ce laps de temps s'écoulera; mais ce temps viendra certainement—le siège du gouvernement général du pays sera situé à l'ouest des grands lacs ; c'est-à-dire que la balance du pouvoir se trouvera placée à l'ouest des grands lacs. Tout ce que vous avez à faire pour trouver un cas analogue, est de jeter vos yeux sur la carte des Etats-Unis. La même chose est arrivée chez ces derniers. L'histoire ne fera donc, ici, que se répéter. Il fut un temps où ces Etats rocheux de la Nouvelle-Angleterre, situés sur le bord de la mer, constituaient les Etats-Unis de l'Amérique du Nord. Aujourd'hui, ils ne font pas une figure bien grande à côté des autres Etats de l'Union américaine, si ce n'est au point de vue financier. Mais sous le rapport de la richesse et de l'activité industrielle, la plus grande proportion se trouve dans la région occidentale du pays, et la même chose se produira en Canada. Si la majorité des représentants dans le parlement vient de l'ouest des grands lacs, nous devons naturellement conclure que cette majorité jouira d'une autorité prépondérante dans le gouvernement du pays; car il n'est pas douteux que la majorité continuera d'être à l'avenir le facteur prépondérant comme la chose existe maintenant.

S'il en est ainsi, les plus petites provinces devront trouver un protecteur dans le Sénat. Il est donc temps que certaines mesures soient prises à l'effet de protéger les plus petites provinces, et la seule protection que celles-ci puissent obtenir est celle de la Chambre haute, ou du Sénat. Pour pouvoir donner cette protection le Sénat doit être constitué différemment de ce qu'il est aujourd'hui, et son pouvoir doit être plus étendu qu'il ne l'est. L'Ile du Prince-Edouard doit avoir dans le Sénat une représentation aussi considérable que celle des provinces de Québec, d'Ontario, d'Alberta, ou de la Saskatchewan, si l'on veut que cette petite province ait une chance de conserver la position qu'elle occupe dans la confédération.

Dans la Chambre des communes, sir Wilfrid a déclaré l'autre jour, que chaque province devrait avoir six sénateurs. Je ne partage pas son avis sur ce point. Mon honorable ami, l'honorable sénateur d'Halifax, est peut-être plus sage que ne le fut Solomon. Il est le partisan de comités peu

nombreux; mais c'est, je crois, Solomon qui a dit que dans une multitude de conseillers, la somme de jugement est plus grande. Si le Sénat était composé d'aussi faibles groupes représentant les provinces, ces groupes dégénéreraient en petites cliques, qui obstrueraient l'expédition des affaires. Cependant, comme un changement sera fait sans doute, dans le sens indiqué par le premier ministre, qu'il me soit permis de suggérer que chaque province devrait avoir huit sénateurs dans le Sénat réorganisé, et que le nombre total des sénateurs devrait être de 72. Nous avons quatre provinces à l'ouest des grands lacs, et cinq à l'est. Les provinces ayant une représentation égale dans le Sénat, celles de l'est pourraient toujours avoir une majorité dans le Sénat ainsi constitué.

Comme l'a fait de son côté, l'honorable sénateur de Middlesex, je me permettrai de suggérer, moi aussi, que le Sénat devrait être plus renseigné qu'il ne l'est ordinairement. Pour remédier à ce qui lui manque sous ce rapport, les sous-chefs des différents ministères devraient occuper des sièges dans le Sénat et les conserver aussi longtemps qu'ils rempliront leurs fonctions de sous-chefs; mais ils ne devraient pas avoir le droit de vote. Dans l'autre Chambre, les ministres de la Couronne sont toujours prêts à fournir les renseignements demandés au sujet des affaires relevant de leur ministère. Dans le Sénat nous avons seulement deux membres du gouvernement, et bien qu'ils soient habiles, nous ne pouvons attendre d'eux des renseignements sur tous les départements de l'administration. Mais des sous-ministres siégeant dans le Sénat, nous pourrions obtenir d'eux les informations requises. Diverses opinions ont été exprimées sur la manière dont le Sénat devrait être reconstitué. Je ne partage pas l'avis de l'honorable sénateur de Middlesex qui croit que la moitié des sénateurs devraient être nommés par la Couronne et l'autre soumise à l'élection. Selon moi, tous les sénateurs doivent être nommés par la Couronne, ou tous doivent être élus par le peuple. Si vous avez un certain nombre de sénateurs nommés par la Couronne et un certain nombre élus par le peuple, les élus par le peuple seront enclins à dire à leurs collègues nommés par la Couronne qu'ils ne sont pas les interprètes de l'opinion publique. Nous pouvons mettre de côté immédiatement le mode d'élection par les législatures provinciales. Quand les pères de la confédération ont élaboré la constitution du pays, ils ont profité de l'expérience des Etats-Unis, et bien qu'ils aient adopté plusieurs dispositions du système des Etats-Unis, ils n'adhérèrent pas à l'idée de créer un Sénat élu par les législatures provinciales. Dans les Etats-Unis, le peuple voudrait se débarrasser de ce système, et il demande que l'élection des sénateurs soit faite directement par le peuple. Quant à moi, je suggère que huit membres du Sénat soient élus dans chaque province à chaque seconde élection générale fédérale d'après un cens électoral différent de celui d'après lequel les membres des communes sont élus, et que ces huit sénateurs soient élus par le vote de toute la province. Je ne diviserais donc pas la province en districts électoraux. Tout candidat sénatorial qui obtiendrait une majorité des votes donnés par toute la province serait nécessairement un homme supérieur. Chacun de nous, ici, admettra que, si l'honorable sénateur de Middlesex briguait les suffrages d'Ontario comme candidat à la charge de sénateur, il serait élu, et par ce mode vous obtiendriez pour le Sénat des hommes de valeur —des hommes ayant occupé déjà de hautes positions. Je suggère aussi que les sénateurs soient élus par des électeurs possédant une certaine qualification foncière, ou un certain cens électoral foncier. Je ne puis dire que je suis en faveur du suffrage universel; mais ce mode existe déjà et il pourrait être continué pour l'élection des membres de la Chambre basse. Il serait très aisé en dressant une liste électorale, de séparer les votants en deux classes dont l'une se composerait des personnes possédant le cens électoral requis et qui, seules, auraient le droit de voter à l'élection des sénateurs, et dont l'autre serait les personnes ne possédant pas le cens électoral foncier. Cette dernière classe pourrait élire les membres des communes; mais non les sénateurs, tandis que ceux possédant le cens électoral foncier pourraient voter à l'élection des membres des deux Chambres. De cette façon, vous obtiendriez une bonne représentation des fermiers et propriétaires fonciers du pays entier.

L'honorable M. POWER : D'après ce que j'ai compris l'honorable sénateur nous a dit que les sénateurs d'après son plan, seraient élus à chaque seconde élection générale fédérale des membres des communes. Supposé qu'un différend s'élève entre le gouvernement—qui a besoin de l'appui d'une majorité dans les communes—et le gouverneur général, et qu'une dissolution de la Chambre basse ait lieu dans l'espace d'un an ou deux après l'élection générale, l'honorable sénateur a-t-il voulu suggérer que le Sénat devrait être alors dissout en même temps que la Chambre des communes ?

L'honorable M. DAVIS : Non, je ne fais pas cette suggestion. Des vacances se produiront de temps à autre dans le Sénat, et je ne voudrais pas imposer les ennuis d'une élection à toute une province pour remplir ces vacances. Celles-ci devraient être remplies par le vote les deux Chambres du parlement et le vote des membres de la législature provinciale directement intéressée.

L'honorable M. LANDRY—Et aussi par le vote des autorités municipales ?

L'honorable M. DAVIS : Ce serait aller trop loin.

L'honorable M. PERLEY : Supposez que les boîtes du scrutin soient volées ?

L'honorable M. DAVIS : Quelques-uns des amis de l'honorable sénateur s'y connaissent dans ce genre d'opérations. L'une des raisons du changement que je suggère est de faire disparaîttre de cette Chambre l'esprit de parti. Nous prétendons tous n'être pas partisans; mais je remarque que, s'ils s'agit d'une affaire de parti, deux partis politiques se dessinent invariablement dans le Sénat. Je remarque la même chose quand il s'agit dans le Sénat d'une nomination. Les membres de la gauche ne manquent pas alors de faire les mêmes critiques qui sont faites dans la Chambre des communes.

L'honorable M. POIRIER : Ce n'est pas le Sénat qui fait les nominations.

L'honorable M. DAVIS : Un comité de cette Chambre les fait. J'ignore l'influence que le gouvernement peut exercer sur ces nominations. Mais, comme la chose est arrivée, l'autre jour, lorsqu'une nomination est proposée, elle est rigoureusement critiquée par les membres de la gauche opposés au gouvernement, et cependant, l'on prétend qu'il n'y a pas d'esprit de parti, ici. Une chose dont la presse se plaint des plus, c'est que, lorsqu'un gouvernement a été au pouvoir pendant quinze ou seize ans, l'opposition disparaît virtuellement au Sénat et cette Chambre haute n'est plus, alors, qu'une simple machine d'enregistrement pour le parti aux affaires. Pour prévenir cette anomalie voyons comment fonctionnerait le mode que je suggère en prenant comme exemple une vacance qui se produirait dans le groupe de sénateurs d'Ontario.

Il y a un bon nombre d'adversaires du gouvernement dans le Sénat et la Chambre des communes, et une majorité dans la législature d'Ontario est conservatrice. Advenant nue vacance dans le groupe de sénateurs d'Ontario. sous le régime que je suggère, l'on peut affirmer avec assurance que cette vacance serait remplie par le choix d'un conservateur. Puis, supposé qu'une période décennale soit maintenant expirée et qu'il faille procéder à une élection. La province d'Ontario est. aujourd'hui, conservatrice. et elle élirait naturellement un contingent de sénateurs de sa couleur politique. L'application de mon mode enlèverait donc toute raison d'être à l'accusation portée contre le Sénat à savoir : que le Sénat est virtuellement d'une seule couleur politique. Nous devrions avoir, suivant moi, un Sénat électif. La Chambre haute actuelle n'est pas constituée de manière à en faire une institution appropriée à l'esprit du vingtième siècle. L'un des côtés malheureusement faibles du Sénat actuel, c'est que par suite de leur nomination à vie les sénateurs perdent l'énergie qu'ils déployaient auparavant dans la Chambre des communes. Il s'ensuit que le Sénat actuel ne constitue pas un corps législatif aussi énergique qu'il le serait s'il était issu du suffrage populaire. L'honorable sénateur de Middlesex et d'autres ont prétendu que le gouvernement devrait être plus nombreusement représenté dans le Sénat. Avec tout le respect que je dois au leader du Sénat et à ses collègues, je leur dirai que le gouvernement devrait être, en effet plus nombreusement représenté dans le Sénat. Ce dernier, d'un autre côté, devrait

recevoir une plus grande part d'initiative en matière de législation, et plusieurs autres matières pourraient être discutées par lui. La question de patronage a été soulevée dans la Chambre des communes en discutant la question du Sénat. On a prétendu dans l'autre Chambre que le Sénat était dépourvu d'influence parce qu'il ne pouvait disposer d'aucun patronage. J'ai été membre de la Chambre des communes pendant dix ans, et les seuls ennuis que j'aie éprouvés dans mon comté furent causés par la question du patronage. Je ne crois pas que le patronage soit en quoi que ce soit utile à un membre du parlement. Je sais, au contraire, que le patronage est plus nuisible qu'utile à celui qui en a à distribuer. Souvent des personnes sont nommées à des positions sans mériter de l'être. Je voudrais, donc, que le patronage de chaque province fut confié à un comité de sénateurs et de membres des communes représentant la province. Je voudrais que ce comité siègeât de temps à autre et fit, lui-même, les nominations. Ce comité pourrait, s'il le jugeait à propos, prendre un vote sur les nominations à faire. Par ce moyen nous obtiendrions une meilleure classe de fonctionnaires que celle qui s'obtient sous le régime actuel. Je ne crois pas que l'on puisse trouver des objections sérieuses à ce mode de nomination des fonctionnaires, vu que son application partagerait la responsabilité entre les Communes et le Sénat. Le Sénat tel que maintenant constitué est très bon. Les lois adoptées par ce corps reçoivent de sa part toute l'attention possible. Un exemple qui a très bien fait ressortir le soin apporté par le Sénat à l'élaboration des lois, est la manière dont ce dernier a traité le bill général des chemins de fer. Ce bill, fut, en effet, modifié par le Sénat à cinquante-cinq endroits, et tous ces amendements furent acceptés par les Communes. Je me rappelle aussi un certain bill de la Colombie-Anglaise, qui avait été expédié à la vapeur par les Communes. Cette mesure avait pour objet d'accorder le privilège de poser des estacades pour les billots sur certains lacs de la Colombie-Anglaise. Lors de l'examen de ce bill par un comité du Sénat, il fut constaté que cette mesure était inacceptable, et j'ose dire que tout membre de la Chambre des communes qui en ferait, aujourd'hui, l'examen, dirait avec moi que'lle n'aurait jamais dû être adoptée par cette dernière Chambre, et le Sénat lui refusa son concours. Voyez aussi les amendements que le Sénat a dû faire subir au bill concernant l'observance du dimanche. Le Sénat fit plus en un seul jour pour ce bill que ce qui avait été fait, pendant un mois, par la Chambre basse.

On ose dire, cependant, dans la Chambre des communes que les sénateurs ne font rien, ou n'ont rien à faire ; mais d'après la connaissance personnelle que j'ai de la Chambre des communes—dont j'ai été l'un des membres, pendant des années—je prétends que le travail sérieux qui se fait dans le Sénat l'emporte sur celui de la Chambre des communes. Eliminez tout le verbiage inutile qui se fait entendre dans la Chambre des communes—et qui coûte très cher au pays—et vous constaterez que la prétention que je viens d'émettre est justifiée par les faits. Prenez le débat qui a eu lieu sur le budget dans la Chambre des communes. Quel profit, je le demande, le peuple retire-t-il dans ce débat du fait que ses représentants siègent, pendant une longue série de jours, jusqu'à des heures avancées dans la nuit, et cela pour sasser et resasser des choses déjà dites cent fois. Le discours budgétaire étant prononcé par le ministre des finances, et l'examen critique de ce discours étant fait par un orateur compétent de l'opposition, il reste certainement très peu à ajouter sur ce sujet. Il ne faudrait pas plus de cinq minutes à tout autre membre des Communes pour exposer les nouvelles idées qu'il pourrait avoir sur le sujet. Mais que voit-on tous les ans ? Pendant une longue série de soirées, des membres des Communes pérorent, pendant des heures, sur le budget—et j'en sais quelque chose, parce que je fus, moi-même, l'un des coupables—et l'honorable sénateur de Wellington pourrait en dire autant contre lui même —et tous ces discours s'adressaient souvent à des sièges vides. Est-ce là un bien grand avantage pour le Canada ? Quand on nous dit que le Sénat entraîne pour son maintien une dépense inutile au pays, vu le peu de travail qu'il a à faire, il importe que le peuple sache qu'il obtient pour son argent plus du Sénat que des Communes. Je le répète si vous éliminez tout le verbiage inutile, fait exclusivement dans les Communes pour la galerie, ou comme réclame

politique ; si vous séparez le grain de la bale, vous constaterez qu'il se fait, réellement moins de travaux sérieux dans les Commnues, à chaque session, qu'il ne s'en fait dans le Sénat. En sorte que l'accusation portant, que le Sénat est inutile est dénuée de fondement. Le Sénat est, au contraire, une Chambre très utile ; mais je crois qu'il est possible de la rendre plus utile encore. Ses principales fonctions sont de contrôler ou rejeter toute législation expédiée trop à la hâte par la Chambre des communes. Le Sénat a exercé jusqu'à présent cette fonction de reviseur et de modérateur, et il l'a exercée sagement comme l'admettront tous ceux qui voudront bien se donner la peine d'étudier ce sujet. Le Sénat a aussi pour objet de protéger les plus petites provinces ; mais non de s'opposer aux vœux librement exprimés du peuple. Dans un cas comme celui qui s'est produit devant nous récemment, c'est-à-dire, relativement au bill Lancaster, qui avait pour objet de modifier l'acte général des chemins de fer—bill adopté par les Communes et subséquemment rejeté par le Sénat—dans ce cas, après un intervalle d'un an, les Communes, élues par le peuple, ont à l'unanimité adopté de nouveau le même bill, et cela, apparemment, avec l'approbation non seulement du gouvernement, mais aussi du ministère de la Justice—le Sénat n'a plus rien autre chose à faire que de le ratifier, et toute la responsabilité que cette législation entraîne pèsera exclusivement sur la Chambre des communes.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : Je sympathiserais avec mon homonyme (l'honorable sénateur de Middlesex) et l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, s'ils se trouvaient dans l'obligation d'aller briguer les suffrages populaires dans la province d'Ontario avec un programme comportant le mode de réorganisation du Sénat qu'ils nous ont exposé. Ils ne sont pas, aujourd'hui, aussi agiles qu'ils l'étaient il y a quarante ans.

Je sais que je ne le suis pas autant moi-même, et je craindrais, aujourd'hui, de m'engager dans une campagne électorale même dans une province comme la Nouvelle-Ecosse qui est beaucoup moins étendue qu'Ontario. L'honorable sénateur de Prince-Albert a des idées larges. Il habite un vaste territoire ; mais j'ai été presque surpris de ce qu'il n'exigeait pas déjà que le siège du gouvernement fût transféré d'Ottawa à la grande province qu'il habite. Je suppose que cette question sera soulevée aussitôt que la population de l'ouest aura atteint un chiffre propre à suggérer cette idée. Plusieurs jeunes membres de la Chambre des communes sont d'avis que le Sénat devrait être aboli ; mais je suis heureux de constater que telle n'est pas la saine opinion publique de l'Atlantique au Pacifique. Dans toutes les parties du pays on est en faveur d'un Sénat ou d'une seconde Chambre dans le parlement fédéral. L'administration des affaires publiques ne serait aucunement en sûreté, même durant une seule année, sans un Sénat. Nous, de la Nouvelle-Ecosse, avons conservé dans cette province une seconde Chambre, et bien qu'il y ait quelques hommes aux idées extrêmes dans la Nouvelle-Ecosse, qui ont déjà exprimé l'opinion que son conseil législatif devrait être aboli, si un appel était fait au peuple, aujourd'hui, ce dernier répondrait : " Conservez cette seconde Chambre ". Je ne suis pas aussi sûr que le Nouveau-Brunswick ait agi judicieusement quand il a aboli son conseil législatif, et je suis convaincu que la province d'Ontario, malgré toute sa sagesse, n'a pas été judicieuse en se donnant une constitution ne pourvoyant pas à une seconde Chambre ; mais le jour n'est pas éloigné où cette province sentira la nécessité d'avoir cette seconde Chambre. La législation qu'elle s'est donnée au moyen d'une seule Chambre aurait certainement une meilleure apparence, serait plus mûrie si elle avait été passée au crible d'une seconde Chambre. Pour ce qui regarde ma propre province, celle-ci a donné déjà plusieurs leçons à quelques-unes de ses sœurs-provinces. Elle a conservé dans la confédération son conseil législatif. Mais avant d'arriver à cette conclusion, et aussi avant que le principe d'une seconde Chambre fut appliqué au système fédéral, il y eut plusieurs appels au peuple de la Nouvelle-Ecosse sur l'opportunité de créer un conseil législatif. Le peuple de la Nouvelle-Ecosse insista sur l'abolition du double mandat—c'est-à-dire, le stupide état de choses qui existait quand je fis mon entrée dans la Chambre des communes en 1867. Les leaders de Québec et d'Ontario arrivaient à la Chambre des communes en

compagnie de leurs partisans qu'ils faisaient voter dans le sens qui leur plaisait, et l'influence des représentants de la Nouvelle-Ecosse était d'un bien faible poids à côté de celle des représentants des deux plus grandes provinces. Mon honorable ami et homonyme (l'honorable M. Ross, Middlesex) a, dans son discours, épuisé le sujet qui nous occupe présentement. Du moins, il nous a laissé bien peu de choses à ajouter. Comme le renard rôdant autour de l'appât, s'en approche graduellement de plus en plus, bien qu'il craigne d'y toucher, de même il y a une idée que mon honorable ami a, je crois, oubliée. D'après les apparences, le gouvernement actuel restera au pouvoir pendant une période beaucoup plus longue que celle durant laquelle je continuerai à vivre pour le voir administrer les affaires publiques. Sous le régime du système actuel nos amis les conservateurs, qui siègent maintenant à la gauche du Sénat, vont presque entièrement disparaître. Mais si nous voulons avoir un Sénat efficace, les deux partis politiques doivent y être représentés, et bien que je considère comme nécessaire que le gouvernement soit appuyé dans le Sénat par une majorité raisonnable, je crois également que l'opposition, elle aussi, si nous voulons que le Sénat soit généralement un interprète judicieux, il faut qu'un certain nombre de ses membres représentent le gouvernement et qu'un certain nombre d'autres représentent l'opposition. Comment la chose peut-elle se faire, je laisse la solution de cette question à d'autres plus habiles que moi-même ; mais je crois qu'il est nécessaire que les deux partis politiques soient convenablement représentés dans le Sénat.

Mon honorable ami, de Wellington (l'honorable M. McMullen), a fait allusion à la manière dont la province de la Nouvelle-Ecosse est entrée dans la confédération, et aussi à la manière dont les sénateurs étaient alors nommés. Je ne discuterai pas ce point, parce que je ne pourrais le faire sans toucher à une question brûlante. Je pourrais m'étendre longuement sur ce point, parce que j'étais alors un représentant du peuple dans ma propre province. Cette question est la matière d'une page sombre de l'histoire politique de ma province, page sur laquelle je ne veux aucunement m'arrêter. J'ai acquis une longue expérience dans les deux Chambres—de la législature de ma province—ayant fait partie, pendant huit années, du parlement de la Nouvelle-Ecosse, avant la confédération—et l'expérience que nous, les sénateurs de cette province, avons faite alors des deux Chambres nous a été d'une grande valeur, ici, dans le Sénat. Nous serions, par conséquent, des élèves réellement stupides si nous n'étions pas en état de profiter, ici, de cette expérience. Je suis heureux de reconnaître que mes relations avec les honorables sénateurs qui représentent, ici, l'opposition ont toujours été d'un caractère très harmonieux, et c'est pourquoi j'éprouve de la sympathie pour eux en entrevoyant le jour prochain où ils se trouveront réduits à un fort petit nombre, ici. Je crois que l'on devrait adopter un mode par lequel l'opposition serait toujours convenablement représentée dans le Sénat.

La faute des pères de la confédération au sujet des intérêts de la Nouvelle-Ecosse, ce fut de ne pas stipuler que la représentation de la Nouvelle-Ecosse dans le Sénat ne serait jamais moindre qu'elle ne l'était lors de l'entrée de cette province dans la confédération. Il sera nécessaire d'amender l'Acte de l'Amérique britannique du Nord plutôt que de réduire la représentation de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dans le Sénat à un chiffre moindre que celui qui leur est actuellement alloué. Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur cette question ; mais je dois dire que je suis entièrement opposé à l'élection des sénateurs, particulièrement à ce que cette élection soit faite par les législatures provinciales, et je suis d'avis que, si le gouvernement de chaque province était chargé de choisir un certain nombre de sénateurs, ce mode créerait une grande confusion. Quel en serait le résultat ? Les gouvernements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick choisiraient des sénateurs libéraux. Le gouvernement de Québec ferait la même chose. Le gouvernement d'Ontario enverrait au Sénat des conservateurs, et je ne crois pas que le résultat serait une amélioration sur l'état de choses actuel.

L'honorable M. DAVID : Je désire exprimer quelques mots avant de proposer l'amendement que j'ai déposé devant la Chambre. Il y a déjà deux ans, je pris

devant le Sénat la parole sur la présente question, et j'ai inscrit sur le feuilleton des avis une motion relativement au même sujet. J'exposerai maintenant ce que j'ai à dire sous la forme d'une couple de propositions avant de soumettre l'amendement que j'ai à présenter. En premier lieu, je suis d'avis que la question de l'abolition du Sénat ne saurait être considérée sérieusement par des hommes d'Etat, ou des hommes politiques ayant à cœur le bien être de leur pays. L'abolition du Sénat porterait atteinte à la constitution et serait contraire aux intentions exprimées par nos hommes d'Etat lors de l'établissement de la confédération. Il est bien connu et admis par tous ceux qui connaissent l'histoire politique du pays, que l'établissement du Sénat fut l'une des conditions du pacte fédéral. Il est reconnu que, sans la création d'un Sénat, la confédération n'aurait jamais été établie, et que ce fut pour engager les représentants des petites provinces et aussi de la province de Québec à consentir à appliquer dans la Chambre des communes le principe de la représentation basée sur la population que le Sénat fut organisé d'après le principe de l'égalité de la représentation. Cette égalité devrait servir de sauvegarde et de garantie aux petites provinces. Il est vrai que l'annexion de quelques autres provinces canadiennes a modifié considérablement la réprésentation proportionnelle des différentes provinçes dans le Sénat, et a réduit la garantie constitutionnelle sur laquelle les provinces comptaient ; mais je soutiens que rien ne peut être fait à l'avenir pour accroître la disproportion qui existe déjà dans le Sénat entre la représentation de chaque province, et si une représentation plus grande doit être donnée aux grandes provinces du Nord-Ouest, il ne faut pas que la chose soit faite contrairement à l'esprit du pacte fédéral, ou aux conditions stipulées dans les arrangements conclus alors. Il n'y a qu'un moyen pratique et juste, suivant moi, de résoudre la difficulté. Ce serait de réunir en un seul groupe les provinces du Nord-Ouest et de la Colombie-Anglaise pour les fins de leur représentation dans le Sénat, comme celui composé des provinces maritimes, et de donner à ce groupe de l'Ouest une représentation égale à celle de ces dernières provinces.

Hon. M. DAVID.

Ma seconde proposition, c'est que, non seulement l'abolition du Sénat serait contraire à l'esprit de la constitution et à l'intention des pères de la confédération ; mais qu'elle nous priverait aussi du contrepoids que nous possédons contre toute législation trop précipitée et dangereuse adoptée sous l'influence d'une agitation populaire et démagogique, dans un moment où le gouvernement et la Chambre des communes seraient peut-être dominés par cette agitation temporaire. Le temps est arrivé où des freins et des digues deviennent de plus en plus nécessaires. Ceux qui suivent avec attention la marche des choses ne sauraient hésiter à déclarer que dans un avenir rapproché, l'importance et la nécessité du Sénat seront de plus en plus évidentes. Le temps arrive où les ministres, ou les hommes placés à la tête du gouvernement et les membres de la Chambre des communes, reconnaîtront que les principaux intérêts, ou que les intérêts de toutes les classes de la population, ont une protection et une sauvegarde dans le Sénat. Afin que le Sénat soit en état de remplir sa mission, il doit être indépendant des gouvernements et des électeurs ; il doit se trouver dans une position lui permettant de remplir son devoir fidèlement, honnêtement et impartialement, sans crainte, ou sans attendre aucune faveur. Il ne doit pas dépendre du caprice du corps électoral, ou de la pression indue des gouvernements. Un Sénat électif ne serait qu'une doublure de la Chambre des communes. Il serait sujet aux mêmes influences et aux mêmes inconvénients qui entravent celle-ci. Des hommes très sages prétendent que le Sénat, tel qu'il est, est bien organisé et bien constitué. J'ai écouté avec un grand plaisir le discours prononcé sur le présent sujet par l'honorable sénateur de Middlesex. Cet honorable sénateur a prouvé par des faits et des chiffres qu'il n'y a dans le monde entier aucune Chambre haute qui soit mieux composée que ne l'est le Sénat du Canada ; que la composition de notre Sénat vaut peut-être mieux que celle de notre Chambre des communes, elle-même, et qu'il n'y a dans le monde aucune Chambre haute où toutes les classes et tous les intérêts, sont aussi convenablement représentés que dans le Sénat canadien. Nous devons admettre toutefois, que de sérieuses objections sont soulevées contre l'organisation actuelle du

Sénat. et ces objections méritent notre attention. L'une de ces objections, c'est que le Sénat n'est pas assez occupé ; qu'il est tenu trop longtemps dans l'inactivité par suite du fait qu'il est obligé d'attendre le bon plaisir de la Chambre des communes. Quelle est la cause de cet état de chose ? Est-ce la faute du Sénat ? Non, puisque les membres du Sénat demandent depuis longtemps une plus grande initiative en matière de législation, et ils sont encore prêts à accepter tout autre travail que le gouvernement voudra bien leur faire exécuter. La cause de cet état de chose est peut-être attribuable jusqu'à un certain point aux pères de la confédération, eux-mêmes, qui n'ont pu revêtir le Sénat d'attributions pouvant lui donner toute l'importance qu'il méritait d'avoir ; mais il est temps de faire maintenant ce qui aurait dû être fait alors, et il serait, selon moi, très aisé d'écarter cette objection en faisant ce qui a été suggéré par l'honorable sénateur de Middlesex et par d'autres hommes éminents. Ce serait d'accroître l'initiative du Sénat en matière de législation ; ce serait de faire un arrangement par lequel un grand nombre de mesures pourraient être confiées en premier lieu au Sénat et recevoir de lui toute l'attention qu'elles méritent. Plusieurs exemples s'offrent présentement à mon esprit. Prenez le bill concernant l'observance du dimanche, adopté lors de la dernière session du parlement. Quelle objection fait-on à ce que des bills de ce genre prennent naissance dans le Sénat ? D'autres bills pourraient originer également dans le Sénat. Tous les bills provenant du ministère de la justice pourraient être présentés en premier lieu dans le Sénat. Mais on a fait observer que, sous le régime d'un arrangement de cette nature, il serait nécessaire d'avoir dans le Sénat un plus grand nombre de ministres de la couronne. Eh bien ! qu'elle objection peut-on faire à ce plus grand nombre de ministres ? Les représentants actuels de la couronne ne sont-ils pas traités convenablement dans le Sénat ? Je le demande à l'honorable secrétaire d'Etat qui dirige le Sénat avec une si grande énergie et une si grande sagesse, les ministres de la couronne ne sont-ils pas actuellement bien traités dans le Sénat ? Ceux qui seraient adjoints à ceux que le Sénat possède déjà seraient reçus avec respect et écoutés avec la plus grande attention. Quelle est donc l'objection à un plus grand nombre de ministres dans le Sénat que celui qui s'y trouve déjà ? La constitution s'y oppose-t-elle ? Pas du tout, et s'il est nécessaire d'avoir des sous-secrétaires d'Etat, comme l'a suggéré l'honorable sénateur de Middlesex, quelle objection peut-on faire à ce que ces sous-secrétaires siègent dans le Sénat ? Puis, si vous ajoutez la nomination de comités spéciaux pour l'examen de sujets importants, comme l'a encore suggéré l'honorable sénateur de Middlesex, vous auriez là la réforme même qui est requise pour donner au Sénat toute l'importance qu'il mérite d'avoir, et aucun homme raisonnable ne pourrait se plaindre de ce qui est fait par le Sénat. Les honorables sénateurs doivent, selon moi, s'entendre et exprimer leurs vues sur ce point sous la forme d'un amendement que je vais proposer, ou sous la forme de tout autre amendement que le Sénat voudra bien accepter. Mais il y a une autre objection. On dit que le Sénat tel que constitué est susceptible de devenir entièrement de la même couleur politique, ou presque entièrement conservateur. J'admets que cette objection s'appuie sur une base sérieuse, et je reconnais que, s'il est possible de remédier à cet inconvénient, la chose est réellement opportune. On a suggéré comme remède de réduire la durée du mandat des sénateurs à dix ou quinze années. Il est vrai qu'un changement de cette nature aurait l'effet de modifier de temps à autre la complexion du Sénat ; mais l'on peut faire de fortes objections à cette proposition. La première, c'est que l'application de cette règle porterait sérieusement atteinte à l'indépendance du Sénat—indépendance si nécessaire si l'on veut qu'il puisse être ce qu'il doit être. Nous connaissons tous la faiblesse de l'homme. Or, le sénateur devant siéger, ici, pendant dix ans, serait, peut-être, durant la dernière année de son terme, trop disposé à plaire au gouvernement afin d'être renommé au Sénat. La possibilité de cette éventualité est une forte objection. Sous le régime de ce mode de renouvellement, il n'y a aucun doute que tous les sénateurs qui auraient appuyé le gouvernement, seraient à peu près sûrs d'être renommés. Mais quel sort serait réservé aux sénateurs de l'opposition ? Ils seraient sûrs,

de leur côté, d'être remplacés malgré les plus hautes qualités qu'il pourraient avoir. Cette objection seule serait, selon moi, suffisante pour m'engager à rejeter la proposition de renouveler ainsi le Sénat.

Plusieurs autres propositions pour remédier à l'objection que soulève l'éventualité d'un Sénat devenant d'une seule couleur politique ont été émises ; mais toutes ces propositions sont si différentes, et elles ont soulevé une si forte opposition que l'on est en droit de se demander s'il serait à propos de modifier l'organisation actuelle du Sénat pour établir un état de choses valant moins que celui qui existe aujourd'hui. Deux projets suggérés seraient, selon moi, plus acceptables que tous les autres, parce que l'essai en a été fait ailleurs et leur praticabilité a été démontrée. L'un d'eux serait celui-ci : une moitié des membres du sénat serait nommée par le gouvernement et l'autre moitié serait choisie par les législatures provinciales, ou les gouvernements provinciaux. Il y a, cependant, de fortes objections contre ce mode. J'aurais été disposé, il y a quelques années, à faire l'essai de ce mode, parce qu'il est peut-être plus en harmonie que tout autre avec les vues exprimées lors de l'établissement de la confédération. On était alors d'avis que le Sénat était constitué pour protéger les droits provinciaux. Mais après tout ce qui a été dit ; surtout après avoir entendu l'objection si bien énoncée par l'honorable sénateur de Middlesex, ma foi dans ce remède est ébranlée. Je n'y renonce pas tout à fait ; mais je n'y adhère pas entièrement. Si nous étions appelés à voter sur ce point—dans le cas où l'on voudrait reformer la constitution du Sénat—je voterais d'abord pour faire nommer une moitié des sénateurs par le gouvernement et l'autre moitié par le corps électoral, afin de donner au gouvernement et à la société en général la protection dont ils ont besoin ; afin de donner en même temps une certaine satisfaction à l'opinion publique. Ce mode, je le crois du moins, aurait pour effet, comme l'a dit l'honorable sénateur de Middlesex, de procurer au Sénat comme un regain de fécondité et de jeunesse en le mettant plus en contact qu'il ne l'est avec l'opinion publique. Je ne partage pas l'avis de ceux qui disent que nous devons toujours nous conformer—à l'opinion publique ; mais j'admets que nous devons en tenir compte. Il ne faut pas oublier, du reste, les leçons de l'histoire. Elles nous font voir que des révolutions et des désastres les plus déplorables ont été provoqués très souvent par le fait que les gouvernements s'opposèrent trop obstinément à l'octroi de réformes, et qu'ils ne consentirent à faire des concessions que lorsqu'il était trop tard. Combien de révolutions eussent pu être évitées si les rois et leurs ministres eussent opportunément fait ce qui était nécessaire ; c'est-à-dire s'ils avaient sacrifié une partie de leur autorité pour maintenir la paix et l'harmonie. Je suis donc arrivé à la conclusion que nous devons procéder lentement. Etant donné le fait que la constitution actuelle est déjà solidement assise, notre devoir est de ne pas la modifier, à moins que nous ne soyons bien sûrs que ce qui adviendra sera meilleur que ce que nous possédons maintenant. Il est donc sage de procéder lentement ; de ne faire aucun changement propre à rompre l'équilibre dans le mécanisme de notre constitution ; de ne pas ouvrir une porte qui ne pourrait être aisément refermée subséquemment, et je suis d'opinion qu'avant de proposer un changement radical, avant de toucher à notre constitution, nous devrions prendre d'autres mesures que celles qui nous sont suggérées ; d'autres mesures pouvant remédier suffisamment aux griefs qui existent. Nous devrions, je crois, faire ce que j'ai suggéré, ou ce qui l'a été avant moi par des hommes éminents, comme je l'ai déjà dit, savoir, donner au Sénat une plus grande importance que celle qu'il possède, savoir, en élargissant le cercle de son initiative en matière de législation ; en l'autorisant à proposer en premier lieu un plus grand nombre de lois qu'il ne peut le faire à présent et en augmentant dans le Sénat le nombre des représentants du gouvernement. Puis, ajouterai-je en passant : ce n'est pas rendre justice à l'honorable secrétaire d'Etat que de lui confier autant de besogne qu'il en a aujourd'hui.

L'honorable M. LANDRY : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. DAVID : Il n'est pas juste de le charger d'une si grande somme de travail. Il fait, seul, ce que font dix ou douze ministres dans la Chambre des

communes. Il se trouve, il est vrai, en présence d'un corps plus paisible que ne l'est la Chambre des communes ; mais non seulement l'intérêt du secrétaire d'Etat, mais aussi celui du pays requièrent dans le Sénat un plus grand nombre de ministres de la couronne que celui qui existe à présent. Je ne suis pas entièrement convaincu que le temps de nommer des sous-secrétaires d'Etat, comme on l'a suggéré, soit arrivé, bien que, après avoir entendu les explications de l'honorable sénateur de Middlesex, je puisse voter pour sa motion. Je n'ai pas mentionné ce point dans ma motion, parce que j'ai cru que le temps d'avoir des fonctionnaires de ce genre n'était pas encore arrivé ; parce que j'ai cru aussi qu'il serait plus avantageux au Sénat d'avoir un plus grand nombre de ministres de la couronne—ceux-ci ayant beaucoup plus d'autorité que des sous-secrétaires ne peuvent en avoir. Le développement du pays requiert cette réforme, et, avant longtemps, ni l'honorable secrétaire d'Etat actuel, ni tout autre homme appelé à le remplacer, ne sera en état d'expédier la besogne dont il sera chargé. Avant de nous lancer dans l'inconnu, il est prudent de faire librement aujourd'hui ce qui doit être fait, et ne pas attendre que la nécessité nous commande plus tard d'agir. Les meilleures institutions et les meilleures réformes sont celles que le temps a mûries, ou qui ont subi l'épreuve de l'expérience. Commençons, donc, par faire ce qui peut être fait maintenant ; ou par faire ce qui presse le plus, et, ensuite, si ce qui est fait ne donne pas satisfaction ; si nous sommes obligés de faire quelque chose de plus, nous le ferons, et ce sera dans le sens si habilement indiqué par l'honorable sénateur de Middlesex. Plusieurs honorables membres du Sénat ne sont pas prêts, je le sais, à voter pour la motion principale faite par l'honorable sénateur de Wellington, parce qu'elle contient une déclaration qui admet que la constitution du Sénat contient quelque chose de vicieux, et qu'il est opportun de changer le mode d'après lequel les sénateurs sont nommés ; mais afin de permettre aux membres du Sénat si la chose est possible, d'exprimer leurs vues par un vote, je propose, donc :

Que tous les mots après "Que" dans la motion principale soient retranchés et remplacés par ce qui suit: "le Sénat, tout en ne désirant pas se prononcer finalement sur les projets de réforme nombreux et variés qui ont été proposés et discutés relativement au Sénat, cependant, en vue des différences d'opinion sur la question, et jusqu'à ce que ces projets aient eu le temps d'être mûris, croit qu'il est opportun de déclarer qu'il est désirable, en vue d'augmenter l'efficacité du Sénat, qu'un plus grand nombre de lois soient présentées devant cette Chambre, qu'un plus grand nombre de ministres y aient leur siège et que chaque ministre de la Couronne puisse personnellement présenter et défendre les mesures du Gouvernement sur le parquet de cette Chambre.

J'ai oublié de dire, au cours de mes remarques, —qu'une des dispositions de ma motion porte que non seulement le nombre actuel des ministres siégeant dans le Sénat doit être augmenté, mais qu'il faudrait aussi, comme la chose se fait en France, que tous les ministres du cabinet ayant des mesures à soumettre au parlement, fussent autorisés à le faire devant l'une et l'autre des deux Chambres.

L'honorable M. BEIQUE : Je propose que le débat soit ajourné jusqu'à mercredi prochain.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne.

SENAT.

Séance du jeudi, 30 janvier 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures p.m.

Prière et affaires journalières de routine.

PRESENTATION D'UN BILL.

Le bill suivant est présenté et lu une première fois :

Bill (I) intitutlé : "Loi constituant en corporation la Mutual Manufacturers Liability Insurance Company".—(L'honorable M. Jones.)

NOMINATION DE SOUS-SECRETAIRES D'ETAT EN CANADA.

MOTION.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je propose :

Que dans l'opinion de cette Chambre, le temps est arrivé de compléter l'organisation de l'exécutif, par la nomination de sous-secré-

taires dans les ministères les plus importants du service public, avec des devoirs et des privilèges semblables, autant que possible, à ceux des officiers correspondants, dans le parlement de la Grande-Bretagne.

Je dois pour ainsi dire des excuses aux honorables membres de la Chambre en sollicitant de nouveau leur attention, après avoir, comme je crains de ne l'avoir fait récemment, lassé déjà leur patience. La question que je vais présentement soumettre aux honorables membres du Sénat, est, selon moi, très importante. C'est une question qui mérite, à mon avis, un examen de quelques heures. La Chambre sait—et plusieurs honorables membres en ont fait l'expérience—que les ministres ont des obligations qui leur imposent un travail dépassant de beaucoup, dans plusieurs cas, tout ce que les forces physiques de l'homme sont en état de supporter, ou qui outrepassent la limite dans laquelle ils peuvent déployer une énergie efficace et rendre les meilleurs services au pays. Je ne me plains pas de l'organisation du gouvernement, ni de son administration. Après une expérience de plus de vingt ans acquise dans le gouvernement d'Ontario, il m'est resté comme un souvenir pénible de la somme de travail imposée à un ministre, et des fatigues causées par la longueur du temps qu'il est obligé d'y consacrer. Sous plusieurs rapports son utilité souffre du fait d'être obligé de donner son temps et son attention à des matières de routine qui, sous une organisation différente, pourraient être confiées soit à ses associés, s'ils étaient plus nombreux, ou à des hommes expérimentés dans le service public. M. Carnegie a dit qu'il devait sa fortune, ou l'immense accumulation d'or et de propriétés qu'il avait faite, moins à sa propre connaissance des affaires dans lesquelles il s'est trouvé engagé qu'au fait qu'il a su profiter de l'expérience et des connaissances d'hommes peut-être plus versés qu'il ne l'était, lui-même, dans les entreprises auxquelles il a donné son attention. Je crois qu'il en est ainsi de toute organisation—qu'elle soit militaire, navale, ou industrielle. Son succès dépend en grande partie, en effet, de la distribution des responsabilités et de l'habileté de la tête dirigeante de cette organisation, ou de celui qui commande les employés experts, et pouvant travailler à tête reposée. Il est malheureux, suivant moi, que dans un apys comme le nôtre, au moins—pays se développant très rapidement—pays dont l'horizon s'élargit tous les jours—que les hommes placés au sommet de l'échelle et qui sont les leaders de l'opinion publique—ne soient d'une manière ou d'une autre soulagés de plusieurs des mille et un détails auxquels leur position les oblige de voir. Les qualités d'homme d'Etat de l'ordre le plus élevé ne peuvent jamais être développées, ni ne sont jamais développées dans aucun pays, si ce n'est quand les leaders de l'opinion publique, ceux qui dirigent le vaisseau de l'Etat, ont eu des loisirs considérables, leur permettant non seulement de se familiariser avec l'organisation et la constitution des autres pays ; mais leur fournissant aussi une foule d'occasions de se tenir en contact avec ceux qu'ils gouvernent. L'homme d'Etat est tenu jusqu'à un certain point—du moins pendant qu'il est chargé de l'administration des affaires—de veiller aux variations de l'opinion publique pouvant le justifier de tendre ses voiles de manière à faire face à de nouvelles conditions. Il y a plusieurs bancs, plusieurs rochers, plusieurs courants contraires qu'il doit éviter. Il ne peut le faire, il ne peut se conduire d'après sa carte marine, à moins qu'il n'ait le temps de l'examiner avec soin. Des gouvernements ont quelquefois fait naufrage par suite du fait que ceux qui en avaient la direction n'ont pas eu le temps détudier convenablement la ligne de conduite qu'ils devaient tenir. J'irai plus loin. Une fonction probablement plus importante encore des leaders de l'opinion publique, en Canada et partout ailleurs, c'est qu'ils doivent être en état de faire prendre à l'opinion publique des directions d'une importance vitale pour une nation. Quelquefois les leaders amènent l'opinion publique à exprimer des vœux qui sont le point de départ d'une législation conçue selon les meilleurs intérêts du pays. Si nous étudions l'histoire des hommes d'Etat anglais nous trouvons que c'est leur action sur l'opinion publique qui les a élevés au rang qu'ils occupent dans l'histoire du monde et leur succès est le plus bel éloge que nous puissions faire de leurs qualités. Prenez, par exemple, le cas de sir Robert Peel. Nous connaissons l'attitude qu'il prit sur la question du libre échange avant 1846. Mais

il modifia son attitude sur ce sujet, vu les difficultés d'un caractère pratique qui se présentaient alors, et conséquemment, il changea d'attitude relativement à la question d'abroger la loi des céréales. Son parti—le parti conservateur—s'opposa, toutefois à ce changement, et il ne cessa de le combattre que vingt ans après. En réalité, sir Robert Peel, lors du décès de sir George Bentick, se trouvaient être, sur cette question un leader de l'opposition publique, et à partir de cette époque jusqu'à présent on a été d'avis en Angleterre—et cet avis est considérablement répandu—que sir Robert Peel avait raison, et qu'il a réellement dirigé son parti vers le libre échange devenu l'idéal de la nation. Ceux qui ont lu la vie de Gladstone savent qu'il était un "Peelité", bien qu'il épousât subséquemment la cause du radicalisme, et que la principale raison pour laqeulle il adopta le programme "Peelite", c'est que sir Robert Peel avait été l'apôtre et le leader du mouvement libre échangiste. Nous avons aussi le propre cas de Gladstone comme un exemple remarquable établissant comment un homme d'Etat peut faire l'éducation de son parti à l'encontre d'une forte opposition, du moins dans la Chambre des communes. Ce fut au sujet du "Home rule"—la question d'accorder l'autonomie à l'Irlande—qui lui en fournit l'occasion en faisant accepter cette mesure par les Communes comme remède aux maux de l'Irlande.

Comment expliquer cette politique ? Elle s'explique par le fait que Gladstone était doué d'une grande prévoyance, et qu'il avait le loisir et l'occasion de se tenir au courant de l'opinion publique. Sa campagne "Midlothian" fut l'un des exemples les plus remarquables, où un seul adversaire, une simple personnalité, réussit à renverser un gouvernement fort. Plus récemment, nous avons vu opérer Chamberlain sur la question de la réforme du tarif. Cet homme d'Etat réussit à se faire plusieurs adhérents, et il remplit la presse anglaise et du continent de ses vues sur cette importante question. Disraëli fit aussi l'éducation de son parti et l'amena—bien que ce dernier fût conservateur—à accepter une extension du cens électoral plus grande encore que celle rêvée par les libéraux. C'est sous sa direction et avec l'aide du cri :—que le parti conservateur devait être démocratique autant que conservateur—qu'un étonnant changement s'opéra dans l'opinion publique. Le Canada nous offre plusieurs exemples du même genre. Sir John Macdonald fit l'éducation du peuple du Canada sur sa politique nationale, et le peuple adhéra à ses vues. Geo. Brown fit également l'éducation du peuple du Canada sur la question de la représentation basée sur la population dont la solution devait procurer aux provinces l'influence à laquelle leur population leur donnait droit respectivement dans nos assemblées législatives. Vous vous rappelez sans doute, que l'agitation faite par M. Brown sur cette question est peut-être l'une des causes de la confédération. Sir Oliver Mowat fit aussi l'éducation de son parti sur la question des droits provinciaux. Jos. Howe fit l'éducation de sa province en opposition, malheureusement, à la confédération ; mais c'est ce qu'il fit. Daniel Webster, Chs Sumner et d'autres hommes d'Etat des Etats-Unis firent l'éducation de leurs concitoyens sur la question du maintien de l'union américaine et contre les horribles maux de l'esclavage. L'objet de ces remarques c'est que, si vous élevez un homme à la position de membre d'un cabinet, et s'il est doué de qualités dignes de cette position, il importe de le placer dans des conditions qui lui permettent d'en faire bénéficier le pays. Comme chacun le sait, des problèmes nouveaux se présentent tous les jours. Ces problèmes requièrent beaucoup de lecture et d'étude, et tout ce travail intellectuel ne saurait être fait dans les conditions actuelles.

Quelle est, aujourd'hui, la position de nos ministres canadiens ? Le parlement est en session pendant six mois de l'année environ. Les affaires parlementaires absorbent nécessairement l'attention de nos ministres durant cette période. Elles les empêchent de faire, pendant au moins une moitié de l'année, une étude quelque peu approfondie d'autres affaires. De nombreuses entrevues sont données par eux, en outre, à nombre de députations ; des bills avant l'ouverture du parlement ; puis il y a des élections partielles et un grand nombre de choses qui détournent leur attention des questions importantes qui se présentent chaque jour, et dont le règlement devrait

être fait en grande partie par d'autres que par eux. Ce sont là les raisons qui, selont moi, donnent une grande force à la proposition que je soumets maintenant. Il s'agit de soulager un membre du cabinet de toute question de détail pouvant être réglée par un subordonné aussi bien que par un membre du cabinet. Tel est le remède à l'Etat de choses actuel. En prévision de lavenir et de ses besoins—si les électeurs veulent s'élever au-dessus de considérations d'un ordre secondaire—il importe au pays d'avoir à sa disposition en tout temps des hommes possédant la compétence requise pour se charger de la direction des affaires ; des hommes ayant eu le loisir voulu pour acquérir cette compétence. N'est-il pas vrai que certaines choses d'un intérêt public tout à fait insignifiante en elles-mêmes, peuvent exercer sur un comté une influence électorale plus considérable, disons, que celle même exercée par le traité franco-canadien ou le traité anglo-japonais ? Le candidat qui peut procurer par son influence une position dans le service public, ou l'amélioration d'un petit havre ou d'un quai, peut obtenir plus de votes par ce moyen insignifiant qu'il ne pourrait le faire par un de ses discours, ou tout effort fait par lui pour favoriser même la réalisation d'immenses projets comme la construction du canal de la Baie Georgienne, ou l'établissement de la route océanique dite " All-Red Route ". Cet état de choses ne devrait pas exister, et je ne crois pas qu'il existe en Angleterre. Les discours des hommes d'Etat anglais que j'ai lus constatent qu'en Angleterre, au cours des campagnes électorales, les questions d'intérêt public les plus importantes occupent entièrement l'attention de ces hommes d'Etat. Je ne puis dire jusqu'à quel point les foules, en Angleterre, s'intéressent aux affaires publiques ; mais lisez les discours de Disraëli, de Gladstone, de Balfour ou de Chamberlain, et vous ne les trouverez pas remplis de petites questions de détails comme le sont nécessairement, semble-t-il, les discours des membres des deux Chambres du parlement canadien, ou même des membres de notre gouvernement. Notre pays est jeune, et nous sommes encore, ici, dans la période des petites choses ; mais nous ne sortirons jamais de cette période, à moins que, par certains procédés nous ne puissions donner à la politique canadienne un caractère plus viril que celui qu'elle possède, aujourd'hui ; ou à moins que nous ne sortions de la période de l'enfance dans laquelle nous languisons encore ; ou à moins que nous n'élevions le niveau des questions politiques et que nous ne puissions nous présenter devant le corps électoral avec un programme plus substantiel que celui qui lui a été soumis jusqu'à présent. Nous avons, ici, de grandes questions à débattre. D'après notre organisation actuelle, l'initiative sur ces questions est prise par un membre du gouvernement ; mais ce dont nous avons besoin n'est pas que ces grandes questions soient simplement soulevées occasionnellement et sans discernement ; mais il est désirable que les questions les plus importantes, d'un caractère national et d'une importance vitale—soient tenues sous les yeux des électeurs afin que leur degré d'importance soit apprécié de ceux-ci. Le degré d'importance est un point dont il faut autant s'occuper dans la politique qu'en matière d'art. Quel remède ce point suggère-t-il ? Il y en a, peut-être, deux ou trois. J'en ai mentionné un qui est de soulager les ministres de l'obligation de se charger des questions de détail, ou de les affranchir des affaires de routine. La presse pourrait aussi nous aider sur ce point. En s'occupant plus qu'elle ne l'a fait jusqu'à présent des grandes questions auxquelles je viens de faire allusion, elle reculerait les limites de notre horizon national, et accroîtrait le prestige du pays.

Etudions, pendant quelques instants, l'organisation du cabinet et de l'administration britanniques, et nous trouverons certainement dans cette organisation quelque chose d'utile et d'instructif. L'opinion générale—et c'était aussi la mienne jusqu'à ce que je fus heureusement mieux renseigné—c'est que le gouvernement anglais est composé d'un personnel peu nombreux, et lorsque quelqu'un, ici, parle d'augmenter le nombre des membres de notre gouvernement—soit en augmentant le nombre des ministres du cabinet, ou soit en procurant à ce dernier des assistants, comme je me propose de le suggérer,— on objecte que, puisque le gouvernement anglais n'est composé que de quinze ou seize ou vingt ministres, et puisque l'Angleterre peut se tirer

d'affaire avec un aussi faible nombre de ministres, le Canada peut bien, lui aussi, se contenter de quatorze ministres. Eh bien ! cette manière de voir est erronée. On fait en Angleterre, une distinction entre un ministre du cabinet et un membre de l'administration, et bien que les ministres du cabinet soient comparativement peu nombreux, l'administration est composée d'un personnel considérable. Prenez, par exemple, l'administration de 1886. Le cabinet ne se composait que de quinze ministres ; mais l'administration avait un personnel de soixante personnes—le tout se distribuant comme suit : Des ministres du cabinet six siégeaint dans la Chambre des lords, et des autres membres du gouvernement vingt-trois avaient leurs sièges dans la Chambre des communes. En prenant l'ensemble des membres de l'administration britannique d'alors, l'ont trouve que sur les soixante membres dont elle se composait, vingt-neuf siégeaient dans la Chambre des lords et trente et un dans la Chambre des communes. Le second cabinet Gladstone avait une composition ressemblant beaucoup à la première. C'était le cabinet de 1892. Ce cabinet, comme le premier, se composait seulement de quinze ministres ; mais l'administration avait un personnel de soixante et un membres, dont vingt-quatre dans la Chambre des Lords et trente-sept dans les Communes. Le cabinet Salisbury comprenait vingt et un ministres. Il était, par conséquent, plus nombreux que le cabinet Gladstone, et l'administration se composait de soixante-deux membres dont trente dans la Chambre des Lords et trente-deux dans les Communes. Le cabinet Balfour comprenait aussi vingt et un ministres, et son administration se composait de soixante membres, dont vingt dans la Chambre des Lords et quarante dans les Communes. Le cabinet Bannerman comprend dix-neuf ministres et son administration cinquante-neuf membres dont dix-neuf dans la Chambre des Lords et quarante dans les Communes. Deux choses ressortent de l'examen de ces faits. La première, c'est que l'administration britannique est beaucoup plus nombreuse qu'on n'est généralement porté à le croire, et la seconde, que dans la distribution de cette administration, il y a un partage judicieux entre la Chambre des Lords et la Chambre des communes. Il est de la plus haute importance de tenir compte de ces deux choses pour bien comprendre la question que je discute présentement. Je n'ai pas besoin d'insister beaucoup. La chose a déjà été faite—et très habilement—par plusieurs membres du Sénat. Il est admis que si l'on veut améliorer l'administration de notre gouvernement, il faut que le travail soit plus également partagé entre le Sénat et la Chambre des communes ; mais quant à cette autre considération, savoir que l'administration pourrait être plus efficace si elle était plus en contact avec l'opinion publique, je suis d'avis que ce contact devrait être accru d'une manière ou d'une autre. Le système anglais possède cette particularité : que les membres du cabinet sont permutables et que leur nombre n'est pas rigoureusement limité, ni sous le rapport de leur total, ni sous celui de leur distribution entre la Chambre des Lords et la Chambre des communes. Dans l'administration Balfour le lord lieutenant d'Irlande était membre du cabinet. Lord Aberdeen est seulement membre de l'administration. Dans l'administration Balfour, quand sir William Mulock est allé en Angleterre pour conclure un arrangement postal, je crois que le duc de Norfolk était directeur général des Postes et membre de la Chambre des Lords. Le directeur général des Postes est maintenant un membre de la Chambre des communes. Ce qui caractérise le cabinet britannique est une flexibilité qui n'existe pas en Canada. Ici, nous devons avoir quatorze ministres, ou laisser quelques sièges vacants. En Angleterre le nombre des membres du cabinet pourrait être de douze ou de quinze, comme il le fut dans le cabinet de Disraëli. Ce nombre peut être de douze, ou de dix-huit, ou de vingt-cinq—la constitution anglaise ne contenant aucune disposition qui s'y oppose—et il en est de même de l'administration. Elle peut se composer de cinquante-neuf membres comme elle l'est maintenant, ou de soixante-deux comme elle le fut du temps de lord Salisbury. Cette flexibilité permet au premier ministre, en constituant son cabinet, de jeter les yeux autour de lui pour voir quels sont les éléments dont il peut disposer. Il peut avoir besoin d'un certain nombre d'hommes dans son cabinet. Il est libre d'y faire entrer le nombre d'hommes qu'il lui plaît, si ce

n'est qu'il doit avoir un certain égard pour le nombre fixé par son prédécesseur, et il en est de même de l'administration. Comme je l'ai dit déjà, en Canada, nous sommes régis par un système qui ne donne pas autant de latitude que le système anglais. Deux principes gouvernent l'administration du gouvernement anglais. L'un, c'est que tous les ministères importants ont plus qu'un représentant dans la Chambre des communes, et le second, c'est que tous les ministères en général sont, règle générale, représentés par un membre du cabinet dans les deux Chambres.

Permettez-moi d'entrer, ici, dans quelques détails, et de m'arrêter sur une couple de ministères. Prenez en premier lieu, le ministère du Trésor, ou des Finances. Ce ministère est desservi par huit membres dont le chef est le premier lord du trésor; le deuxième de ces membres est ordinairement le premier ministre, s'il siège dans la Chambre des communes; puis viennent le chancelier de l'échiquier; les trois lords cadets du trésor; le payeur général et deux secrétaires généraux—soit un total de huit. Il y a en sus, comme divisions administratives, le ministère des Postes; la Commission des travaux publics et le commissaire des bois et forêts—ce dernier administrant une division correspondant à notre ministère de l'Intérieur. En Angleterre, le ministère du Trésor est représenté dans les deux Chambres. Le ministre des Finances ou le chancelier de l'échiquier, est assisté et appuyé dans la Chambre des communes par trois lords cadets, savoir : le payeur général et deux secrétaires généraux. Naturellement, on dépense plus d'argent en Angleterre qu'ici, et cependant, le ministère des Finances ici, a autant, sinon plus, de détails à examiner que n'en a le chancelier de l'échiquier de l'Angleterre. Ce dernier est chargé des amendements au tarif, et notre ministre des Finances ici, est chargé également de cette besogne. Il doit voir à ce que toutes les prévisions budgétaires soumises par les autres ministères forment un total n'excédant pas ce qui doit entrer dans sa caisse. Il en est ainsi de notre ministre des Finances, et ce dernier est seul dans la Chambre des communes pour faire sa besogne. Et en quoi consiste cette besogne ? Il est obligé de surveiller la préparation des prévisions budgétaires ou les estimations. Il doit surveiller non seulement les estimations budgétaires de son propre ministère, mais aussi celles de tous les autres. Il a quelquefois des projets de législation importants à préparer, comme l'est, par exemple, celui que M. Fielding a préparé, pour la présente session, au sujet des compagnies d'assurance, et notre ministre des Finances doit encore donner son attention à d'autres affaires de détail. Il est obligé, par exemple, de recevoir une multitude de députations, et particulièrement, lorsqu'il s'agit de la revision du tarif. C'est lui qui doit s'occuper de la négociation des traités comme l'a fait M. Fielding récemment avec la France. Si vous mettez sur les épaules d'un seul homme un fardeau qui est porté, en Angleterre, par huit hommes, vous pouvez voir jusqu'à quel point l'organisation actuelle de notre ministère des Finances est au-dessous de ce qu'elle devrait être pour donner à ce ministère le degré d'efficacité qu'il faut attendre de lui. L'on doit voir que notre ministre des Finances a besoin d'une assistance pouvant lui permettre de s'acquitter d'autres devoirs. Puis, les élections causent beaucoup d'occupations et de fatigues aux ministres. Quelles occasions ont-ils, à moins qu'ils ne se surmènent et n'épuisent leurs forces physiques, de se présenter devant le peuple pour expliquer les raisons qui ont motivé, par exemple, un changement de politique, comme la chose arrive à tous les gouvernements, ou pour exposer leurs opinions sur toutes les questions importantes qui se présentent ? Mais c'est notre ministère des Finances qui est le plus occupé et qui a le plus besoin d'assistance. Et dans le Sénat, si nous osons courir le risque d'empiéter sur le terrain de la Chambre des communes et poser une question quelconque relativement à certaines dépenses, ou à certaines allocations ou subventions, il n'y a ici, personne qui puisse répondre au nom du ministre des Finances. Je ne partage pas l'avis de ceux qui prétendent que le Sénat ne doit pas discuter les allocations ou crédits proposés par le gouvernement. Nous, sénateurs, sommes tenus par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, ainsi que par les précédents, de ne pas prendre l'initiative en matière de dépenses, bien que le Sénat des Etats-Unis puisse le faire, comme je l'ai déjà dit; ni ne pouvons-nous pren-

dre l'initiative pour tout bill concernant le revenu public; mais il ne nous est pas défendu de discuter les crédits ou allocations, et si un grand projet tel que le chemin de fer transcontinental, ou le canal de la baie Georgienne, ou l'amélioration de nos havres, ou l'approfondissement du fleuve Saint-Laurent, était soumis au Sénat, je crois qu'il pourrait, en vertu de la constitution, le discuter tout aussi librement que le pourrait faire la Chambre des communes elle-même; mais alors, aux questions que nous pourrions poser, il n'y aurait personne pour nous répondre avec autant de précision que pourrait le faire le représentant du ministère des Finances. Puis quand les estimations budgétaires sont devant nous, qui représente dans le Sénat le ministre des Finances ? S'il est malade, ou s'il est surchargé de travail, il faut alors suspendre l'examen des estimations.

Dans la Chambre des communes, en Angleterre, si le chancelier de l'échiquier est absent, il peut être remplacé par l'un des membres de la Chambre des communes, ou le payeur général, ou l'un des sous-secrétaires. Le sous-secrétaire de la trésorerie, peut, de son côté, soumettre les estimations au parlement, et, vu la connaissance spéciale qu'il a de ces matières, il est peut être en état de les discuter aussi intelligemment que peut le faire le chef de la trésorerie. Or, un arrangement de cette nature n'est pas prévu par notre constitution ; mais toutes les affaires de la trésorerie doivent être traitées, ici, par le ministre des Finances, lui-même. C'est une tâche qui épuise ses forces, et il peut en résulter des inconvénients graves au préjudice des intérêts publics. Un autre ministère également surchargé de travail en Canada est celui de la Justice. Comment le même ministère, en Angleterre, est-il tenu ? Dans ce ministère, en Angleterre, il y a d'abord le lord haut-chancelier qui est nécessairement le président de la Chambre des Lords—mais non le leader du gouvernement. Puis il y a le juge avocat général qui est très considérablement occupé par les affaires de l'amirauté. Il y a aussi le procureur général et un solliciteur général. Il y a aussi un lord avocat et un solliciteur général pour l'Ecosse. Le lord haut-chancelier ; puis le lord avocat et le procureur général peuvent discuter les affaires qui concernent l'Angleterre. Celle-ci n'est qu'une partie du Royaume-Uni ; l'Acte d'Union de 1877 donne à l'Ecosse une organisation scolaire qui lui est propre, et l'Ecosse possède deux représentants qui sont le lord avocat et le solliciteur général, tandis que l'Irlande est encore mieux partagée, et elle en a peut-être besoin. Elle possède comme représentants le lord chancelier, le procureur général et le solliciteur général. Le ministère de la Justice possède pour sa législation neuf représentants qui sont des légistes de la plus haute valeur. Vous pouvez voir combien il est comparativement aisé à ces neuf légistes de préparer la législation ; de présenter les bills dans la Chambre des Lords et la Chambre des communes. Le fait que la législature anglaise est confiée à un si grand nombre d'experts en loi explique le haut degré de perfection qu'elle atteint. Je ne sache pas qu'il y ait dans le monde des lois mieux rédigées que celles soumises au parlement anglais. Ces lois sont d'abord rédigées par d'habiles légistes et ensuite revisées par des hommes tels que le lord haut-chancelier actuel et tels que le furent ses prédécesseurs. Or, comment le ministère de la Justice en Canada est-il organisé ? Permettez-moi de faire observer en passant que nous ne sommes plus un petit peuple, puisque notre population est de six millions d'âmes. Qui est chargé de l'énorme poids de notre législation ? Qui est responsable envers la Chambre des communes et le Sénat de la rédaction de tous les bills qui leur sont soumis ? Nous avons un ministre de la Justice, qui est assisté par le solliciteur général, et permettez-moi de dire, ici, que, sous plusieurs rapports, notre ministère de la Justice a des devoirs plus variés à remplir que ne le sont les devoirs correspondants du ministère de la Justice en Angleterre. Voyez, en effet, ce que notre ministre de la Justice est obligé de faire. La première note que j'ai prise sur ses devoirs se rapporte à l'exercice du droit de grâce. En Angleterre c'est le lord haut-chancelier qui s'occupe des recours en grâce.

L'honorable M. POWER : C'est le secrétaire de l'Intérieur en Angleterre.

L'honorable M. ROSS : Oui ; j'aurais dû dire, en effet, le secrétaire de l'Intérieur. En Canada, le ministre de la Justice est obligé

de lire les témoignages donnés dans toutes les causes importantes qui lui sont soumises, particulièrement lorsqu'il s'agit d'une question de vie et de mort. Je me rappelle une conversation que je tins avec sir Oliver Mowat, lorsqu'il était ministre de la Justice, ainsi qu'avec l'honorable David Mills qui lui succéda comme ministre de la Justice. J'appris d'eux combien ils se trouvaient surchargés de travail, portant sur les affaires journalières de routine, y comprise la lecture des témoignages, sans parler des soucis de la responsabilité qui découlait de la décision qu'ils avaient à rendre. Je ne sache pas que ces recours en grâce dans les causes entraînant la peine de mort puissent être étudiés par un autre officier que par le ministre de la Justice. Dans ces cas l'honorable David Mills me dit qu'il était tenu, vu qu'il était obligé de donner son avis au conseil exécutif, d'indiquer la ligne de conduite à tenir, et que ce devoir l'obligeait de lire tous les témoignages. Puis, notre ministre de la Justice est obligé, en outre, d'examiner tous les bills,—travail devant être fait par lui-même ou par ses subalternes. Il est obligé de prendre part à six mois de session. Il est aussi tenu de reviser la législation de neuf provinces. Le gouvernement fédéral, revêtu du pouvoir de désaveu, doit se former une opinion éclairée sur la question de savoir si une certaine loi doit recevoir la sanction royale ou non, et si quelqu'un d'entre vous veut se donner la peine de lire un certain volume qui se trouve actuellement dans la bibliothèque du parlement, et dont l'auteur est M. Hodgins, il constatera le nombre des lois désavouées depuis l'établissement de la confédération. Les décisions à rendre dans ces cas ne sauraient être données au hasard, ou sans être appuyées sur une étude approfondie. Quelques-unes de ces lois ont été la cause de longues contestations judiciaires, comme on en a fait l'expérience dans Ontario. Quelques-uns de ces désaveux ont été amenés devant le parlement fédéral, comme dans le cas du "Natal Act" de la Colombie-Anglaise. Le ministre de la Justice doit rendre un jugement conforme à la loi relativement à ces cas. Il doit aussi voir si la chose est opportune ou non ; si la constitution le permet, ou si elle ne le permet pas ; et étudier tout ce qui se rapporte à la question soumise. En sorte que notre ministre de la Justice est chargé de tout ce travail, tandis que le ministre de la Justice en Angleterre en est exempt. Il arrive aussi que des questions soulevées obligent de recourir à la cour suprême. Dans ces cas, c'est encore le ministre de la Justice qui prépare cette procédure. Il est aussi obligé de se faire représenter devant le comité du conseil privé, ou doit aller plaider, lui-même, devant ce conseil. Il doit être représenté devant la cour de l'échiquier, et ainsi de suite. La sphère d'action du ministre de la Justice est très étendue. Exiger d'un seul homme de donner personnellement son attention à tous les détails du service de ce ministère ; rendre un seul homme responsable de tous les devoirs judiciaires qui incombent à ce ministre, c'est imposer aux épaules d'un seul homme un fardeau trop lourd. L'organisation de notre ministère de la Justice devrait être améliorée sous certains rapports, non seulement au moyen de l'assistance de nouveaux officiers ; mais aussi de manière que le parlement fédéral puisse communiquer directement avec lui ; ou de manière que le ministre de la Justice ou son représentant puisse personnellement prendre la parole dans l'une et l'autre des deux Chambres du parlement ; de manière que le ministre de la Justice ou son représentant puisse donner, lui-même, aux deux Chambres les raisons des décisions auxquelles il est arrivé. Puis, si vous prenez le secrétariat d'Etat, en Angleterre, ce ministère est subdivisé en plusieurs branches desservies par plusieurs secrétaires d'Etat, tandis que notre secrétariat n'a qu'un seul ministre. Il y a, en Angleterre, un secrétaire d'Etat pour les colonies. Quelquefois, ce secrétaire siège dans la Chambre des Lords, d'autres fois, il siège dans les communes. Il y a aussi un secrétaire d'Etat pour l'Inde ; puis un secrétaire d'Etat pour la guerre ; un secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères, et un secrétaire d'Etat pour l'intérieur, et ces chefs sont assistés par cinq sous-secrétaires. L'un de ces derniers, en vertu de la coutume, doit être un membre de la Chambre des Lords. Or, qu'avons-nous en Canada ? Nous avons, certainement, un habile secrétaire d'Etat. Je ne désire ni directement, ni indirectement insinuer rien de blessant à l'égard de notre secrétariat d'Etat. La sphère d'ac-

tion de ce ministère n'est pas, naturellement, aussi étendue en Canada qu'elle l'est en Angleterre. Il n'a aucune colonie à surveiller, et, cependant, il y a neuf provinces avec lesquelles il doit correspondre. Il est, en outre, échangé une corespondance volumineuse entre le secrétariat d'Etat canadien et le secrétaire des colonies en Angleterre ; aussi entre le secrétaire d'Etat des Etats-Unis et d'autres secrétariats étrangers et le nôtre. Nous ne sommes plus exclusivement insulaires, comme il y a quelques années. C'est-à-dire que nous n'échangeons pas seulement de la correspondance avec les Iles britanniques ; mais le cercle de notre horizon s'est élargi et s'élargira encore. Nous pouvons maintenant conclure un traité avec la France, avec l'Allemagne, avec l'Italie et peut-être aussi avec les Etats-Unis. Nous avons dans l'avenir d'importantes questions à régler avec ces derniers. Essaieront-ils d'empiéter sur nos routes de navigation ? Nous avons besoin de nous protéger contre cette éventualité. Le président Roosevelt a-t-il pour politique de faire écouler les eaux des grands lacs par un canal reliant ceux-ci au Mississippi, et d'ouvrir ainsi une grande route d'eau entre les grands lacs et le golfe du Mexique ? Quelles sont nos relations avec Terreneuve en vertu du traité de 1818 ? Ce sont là de grandes questions qui, nécessairement, devront passer par le bureau de notre secrétaire d'Etat. Il est le fonctionnaire chargé de la correspondance entre le Canada et les pays étrangers. Or, ce secrétariat doit-il rester ce qu'il est, aujourd'hui? Continuera-t-il d'être administré par un seul ministre, chargé de toute la responsabilité ? Il ne le devrait pas suivant moi. Dans les circonstances actuelles, nous devrions voir à ce que l'organisation de nos divers ministères fût améliorée et fortifiée par l'adjonction d'hommes compétents, ou versés dans les affaires de chacun d'eux. En sus des ministères anglais dont les chefs ont des devoirs considérables à remplir, il y a plusieurs sinécures. C'est-à-dire que certains ministres n'ont à bien dire que nominalement la charge d'un département chacun—ayant très peu de devoirs à remplir. Par exemple, lord Salisbury, lorsqu'il se retira du ministère des Affaires étrangères, devint le chef d'un département où il n'avait aucun travail à faire. Il y a, en Angleterre, cinq sinécuristes. Ce sont le lord du sceau privé, le chancelier de l'Echiquier, les lords cadets de la Trésorerie, le lord président du conseil privé et le payeur général.

L'on considérerait comme une anomalie si par une loi acceptée par le Sénat, des ministres nouveaux étaient nommés à certaines positions n'entraînant aucun travail à faire. La chose ne serait pas considérée comme sage en Canada, ni serais-je disposé à l'appuyer. Cependant, la plus haute autorité que nous ayons sur la pratique d'un gouvernement parlementaire, M. Alpheus Todd, maintenant décédé, a commenté dans les termes ci-dessous les sinécures britanniques dont je viens de parler :

Cet état de choses, s'il est répréhensible au point de vue théorique, est réellement avantageux dans la pratique au fonctionnement du gouvernement parlementaire, et remédie à ce qui serait autrement une difficulté sérieuse dans ce système. Règle générale, les ministres du cabinet, malgré la compétence que leur procurent les connaissances et l'expérience qu'ils ont acquises avant d'être élevés au pouvoir, et leur habileté, par suite, à donner un avis judicieux sur les nouveaux sujets qui se présentent ordinairement à l'attention d'un gouvernement, ne peuvent disposer d'aucun temps pour étudier à fond ces nouveaux sujets. C'est pourquoi quand il devient nécessaire d'instituer des enquêtes minutieuses sur des questions de détail, on est obligé de recourir aux services d'autres fonctionnaires dont le temps n'est pas entièrement absorbé par leurs devoirs officiels.

Cette difficulté qui est devenue suffisamment apparente pour causer un malaise sérieux parmi les amis de notre système constitutionnel actuel, serait tout à fait insurmontable si le temps de chaque membre du cabinet était aussi entièrement absorbé que l'est celui des ministres de la couronne. Les services de ces personnes ordinairement inoccupées peuvent donc devenir de diverses manières d'une grande importance au Gouvernement. Ces personnes prennent part dans ces cas aux délibérations du Gouvernement. Elles donnent à ce dernier le bénéfice de leurs talents et de leurs avis sur certaines lois à proposer et elles aident ensuite, dans une mesure importante, à faire adopter ces lois par le parlement. Elles servent ensuite comme membres non rémunérés de commissions d'enquête (recevant déjà des émoluments attachés à leurs fonctions officielles respectives), et les enquêtes que font ces commissions leur procurent des renseignements qui leur sont des plus utiles en leur qualité de membres du Gouvernement. Ces personnes ont droit de siéger dans les comités parlementaires auxquels sont soumises des questions d'intérêt public, et sur lesquelles le Gouvernement a besoin d'être représenté. Elles ont le loisir de se charger dans le parlement d'affaires du Gouvernement, et de se préparer à donner les explications requises sur ces affaires, particulièrement au sujet de bills concernant

des entreprises industrielles et financières. Ces personnes sont en état de se charger de l'étude de nombreuses questions pouvant s'élever de temps à autre, soit en dehors du parlement, soit au nom des secrétaires d'Etat, ou du chancelier de l'échiquier. Elles peuvent remplir dans les deux chambres en remplacement des chefs de département des devoirs concernant l'administration et rendre des services essentiels au bon fonctionnement du gouvernement parlementaire.

Je pourrais citer plus longuement M. Todd s'il en était besoin. M. Todd fait voir, dans ce que je viens de lire, que dans le cas de commissions importantes nommées par le gouvernement, l'un des ministres du cabinet—un lord cadet, ou un sous-secrétaire, peut servir dans cette commission, ou dans un comité de la Chambre, et y représenter le gouvernement. Si l'on avait besoin d'une commission importante pour faire une enquête sur une certaine affaire, ce serait, en demandant qu'un ministre prenne part aux délibérations de cette commission, entasser Pelison sur Ossa, ou accroître déraisonnablement le poids du fardeau qui pèserait déjà sur les épaules de ce ministre, bien qu'il fût, peut-être, par suite de ses responsabilités et de sa connaissance du sujet, l'homme le plus en état de s'acquitter d'un devoir de ce genre. Je ne veux pas abuser davantage de la patience de la Chambre relativement au système britannique. D'après mes observations deux choses resssortent parfaitement de ce système. La première nous fait voir comment des ministres sont exemptés de lourds devoirs parlementaires, et la seconde expose comment les ministères sont représentés dans la Chambre des communes. Examinons maintenant le système des Etats-Unis, et la raison qui me pousse à le faire, c'est que l'expérience des autres nous indique la manière de nous guider, nous-mêmes. L'histoire de notre constitution écrite en est la preuve frappante. Chacun sait que la constitution du Canada est, jusqu'à un certain point, calquée sur la constitution des Etats-Unis—les pouvoirs de nos législatures étant dans le sens inverse de ceux établis par la constitution des Etats-Unis. Nous avons imité le système des Etats-Unis et nous l'avons fait à notre avantage. Il est également connu que l'Australie a aussi copié le Canada et les Etats-Unis en rédigeant sa nouvelle constitution. Nous devons puiser à diverses sources pour nous instruire, ou glaner nos renseignements partout où nous pouvons les trouver. Les Etats-Unis ont maintenant une population de quatre-vingt millions d'âmes. Leur organisation politique est très différente de la nôtre. Chez nos voisins les départements législatif, judiciaire et exécutif sont entièrement distincts. En Canada et aussi dans le système britannique le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif sont combinés. C'est-à-dire qu'un ministre siégeant dans la Chambre d'assemblée législative, durant les sessions du parlement, est obligé, en même temps, de surveiller l'administration de son propre département. Dans les Etats-Unis, sur les neuf membres du cabinet pas un seul ne siège dans l'une ou l'autre Chambre du Congrès. Le ministre du cabinet, aux Etats-Unis, ne donne qu'une idée de celui que nous aurions en Canada sous un régime modifié comme je le suggère. Il est choisi par le président, et il a, comparativement, peu de travail à faire. Il n'est pas obligé de se faire élire par le peuple. Une fois nommé par le président, il n'a qu'à pendre son pardessus au crochet ; s'asseoir et commencer immédiatement à exercer ses fonctions, sans avoir à s'occuper d'élection. Il n'est pas directement responsable envers un district électoral. Il n'a pas à cultiver l'opinion publique comme sont obligés de le faire les membres du cabinet en Canada. Il ne possède pas un siège dans le parlement, et il n'est tenu de répondre à aucune interpellation de ce dernier—ce qui l'exempte d'une lourde obligation. L'une et l'autre Chambre du Congrès peuvent, toutefois, l'appeler dans leur enceinte pour avoir de lui certaines explications verbales ; mais la chose arrive rarement. Il n'a pas de bills à étudier, à présenter, ni n'est tenu d'en surveiller l'adoption. Il n'est pas obligé de siéger jusqu'à une heure avancée de la nuit, puisqu'il n'a pas de siège dans les Chambres ; ni de rester jusqu'à la fin du jour pour protéger son gouvernement contre les écueils. Il peut se mettre au lit de bonne heure, le soir, et, comme Charles Lamb, justifier son indolence en se levant de bonne heure, le matin. Charles Lamb fut l'objet de certaines critiques parce qu'il arrivait tard à son bureau ; mais il répondit qu'il tâchait d'y remédier en quittant le bureau plus tôt dans l'après-midi. Les ministres des Etats-Unis

n'ont aucune responsabilité, si ce n'est celle qu'ils ont sur la manière dont ils dépenses les crédits votés pour eux par le Congrès. Ils peuvent soumettre des bills de finances ; mais ils ne sont pas obligés d'en surveiller la discussion—n'étant pas tenus d'assister aux séances des comités. En Canada, un pareil régime serait un paradis, un régime de repos et de quiétude.

Comment donc les affaires publiques s'administrent-elles aux Etats-Unis ? L'exécutif n'a aucun contact direct avec le Congrès, si ce n'est au moyen des messages qui lui sont envoyés annuellement—et cette procédure est simplifiée par le fait que le président des Etats-Unis, seul, peut, de temps à autre, envoyer ces messages. Comment, donc je le répète, les affaires du gouvernement des Etats-Unis s'administrent-elles ? Elles s'administrent au moyen de comités de la Chambre des représentants et du Sénat. Ce sont les comités qui préparent les bills pour les deux Chambres. Ce sont aussi les comités qui préparent pour celles-ci les estimations budgétaires. Dans tout département d'Etat, la surveillance du travail de l'exécutif est placée immédiatement sous la direction du Sénat et de la Chambre des représentants. Dans la Chambre des représentants il n'y a pas moins de soixante-deux comités composés de trois à vingt et un membres chacun : et dans le Sénat, il y a cinquante-cinq comités composés de trois à quinze membres chacun. Pour faire connaître la nature de ces comités, je puis en nommer quelques-uns. Dans le Sénat, il y a le comité de l'agriculture ; le comité forestier (un comité que nous devrions avoir, ici) ; le comité des allocations ; le comité des relations canadiennes—les affaires internationales étant exclusivement de son ressort ; puis le comité du service civil et du retranchement ; le comité des explorations côtières et insulaires ; le comité de la défense des côtes ; le comité du commerce ; le comité des relations cubaines ; le comité de l'éducation ; le comité du travail ; le comité des finances ; le comité des pêcheries ; le comité des relations étrangères—ce dernier étant des plus importants—le comité des explorations géologiques ; le comité de l'immigration ; le comité des affaires des sauvages ; le comité des canaux interocéaniques ; le comité du commerce inter-Etats ; le comité d'irrigation ; le comité judiciare ; le comité des mines ; le comité des arpentages ; le comité des fabricants ; le comité des affaires navales ; le comité des îles du Pacifique ; le comité de Porto-Rico ; le comité des Philippines ; le comité des bureaux de poste et des routes postales ; le comité des édifices et terrains publics ; le comité d'hygiène ; le comité de la quarantaine ; le comité des chemins de fer ; le comité de la revision des lois des Etats-Unis ; le comité des voies de transport jusqu'à la mer. De tous les comités émanent les projets de loi soumis au Congrès. Ce sont les comités qui fixent les estimations budgétaires, au lieu de l'être comme ici par le ministre des Fiuances. En sorte que, dans tous ces cas, les ministres du gouvernement des Etats-Unis sont presqu'entièrement exempts de tout le travail qu'ils entraînent. Puis leurs départements sont subdivisés en bureaux. Il y en a huit dans le département du secrétaire d'Etat, dont les chefs sont nommés par le président, et dont la nomination est ratifiée par le Sénat. Dans le département du Trésor, il y a huit bureaux, et dans ce département la législation est étudiée très rigoureusement—toutes les dépenses devant être examinées et confrontées avec la loi. Ce département possède aussi un bureau de vérification. De fait, les opérations de tous les départements du Trésor sont vérifiées par ce bureau.

Permettez-moi d'en mentionner quelques-unes pour être mieux compris. Le département du Trésor vérifie et revise les bills préparés par tous les départements. Nous avons, ici, un vérificateur général qui est supposé vérifier tous les comptes de la confédération canadienne. Ces comptes s'élèvent, cette année, d'après les estimations budgétaires, à un total excédant cent millions de piastres ; mais dans les Etats-Unis le département du Trésor vérifie par des vérifications séparées les comptes de dépenses de chaque grand département. Par exemple le département de la Marine ; le département de la Guerre ; le département des Postes ; le département de l'Intérieur, etc. ont dix-huit bureaux pour vérifier les comptes du département du Trésor ; pour préparer la législation ; fixer les allocations ou estimations budgétaires, etc. Ces comités renseignent parfaitement le Sénat des Etats-Unis non seulement relativement à la

législation, mais aussi relativement aux dépenses du gouvernement, et le Sénat est ainsi mis en état de juger de l'opportunité de toute législation ou de proposer, lui-même, des lois s'il juge que l'intérêt du service public le requiert. En sorte que les ministres, sur ce point, sont pratiquement exempts de tout travail. Si vous passez au département de la Justice vous trouverez un état de choses analogue. Dans notre ministère de la Justice, ici, je suis incapable de dire combien de fonctionnaires sont requis; mais dans le gouvernement des Etats-Unis, en sus du chef du ministère, il y a un sous-chef, ou sous-ministre, et six assistants procureurs généraux—formant en totalité un personnel de quarante-quatre personnes nommées par le président et dont la nomination est ratifiée par le Sénat, et ces six assistants-procureurs généraux ne sont pas simplement procureurs ordinaires ; mais ce sont des membres du barreau d'un rang élevé, qui reçoivent—je n'en ai aucun doute—un traitement adéquat aux services qu'ils rendent. Dans le département de l'Agriculture il y a treize bureaux. Dans le département du Commerce il y en a douze et leur personnel est nommé comme l'est celui des autres départements. Je m'arrêterai un instant sur le département de l'Agriculture pour montrer comment le travail y est distribué dans l'intérêt public. Par exemple, dans ce département, il y a un bureau météorologique ; un bureau concernant l'élevage d'animaux d'exportation, etc.; un bureau des plantes ayant un nombreux personnel ; un bureau des forêts ; un bureau de chimie ; un bureau pour les études sur la composition du sol ; un bureau de statistiques ; un bureau d'entomologie ; un bureau d'études biologiques, avec une station expérimentale ; un bureau de publications ; un bureau de voieries publiques. Nous devons aux Etats-Unis la création d'un bon système de voies publiques, qui a été adopté dans Ontario, et, je crois, dans quelques autres provinces. Telle est la liste des divisions du département de l'Agriculture aux Etats-Unis. Puis il y a des comités représentant pratiquement ces divers bureaux, et dont le personnel est même plus nombreux que ne l'est celui de ces bureaux. N'avons-nous pas, là, des leçons importantes à tirer ? Les Etats-Unis apprécient la valeur de l'agriculture. Nous avons un ministre de l'Agriculture infatigable, et sa législation a été en somme profitable au pays ; mais une division de son département par bureaux, et un représentant de chacun de ces bureaux dans le Sénat serait pratiquement le ministre, lui-même, représentant chacun d'eux. Or, treize représentants, disons, de treize bureaux, dans le Sénat, seraient pratiquement comme treize ministres dans le Sénat, et chacun de ces représentants, ayant un personnel à sa disposition, serait en état de fournir directement au Sénat tous les renseignements que ce dernier lui demanderait. Combien de sujets variés seraient étudiés par ces bureaux ! Il y a dans ce que je viens d'exposer un système administratif parfait. Ces bureaux sont composés, aux Etats-Cnis, d'un personnel pouvant pénétrer jusqu'à la vie même des diverses industries, ou étudier dans leurs principes les forces vitales du pays. Prenez maintenant le bureau des manufactures chez nos voisins. Nous avons, ici, un département des forêts ; mais nous ne sommes pas en contact direct avec ce bureau. Sans avoir un parti pris de trouver à redire sur tout, je me plains dans l'unique but d'obtenir que notre système administratif soit réformé de manière à mettre le Sénat plus en contact avec les besoins du pays ; de manière à le familiariser davantage avec les éléments vitaux du pays. Depuis mon élévation au Sénat, après avoir été absent d'Ottawa, pendant longtemps—n'ayant pris aucune part à la discussion des affaires fédérales depuis plusieurs années—je me suis trouvé dans une position difficile ; je me suis même trouvé dans les ténèbres sur plusieurs sujets. Je ne connais pas les fonctionnaires des départements, et bien que je possède les rapports départementaux destinés à nous fournir des renseignements, ces rapports ne m'ont pas mis en relation directe avec les hommes payés pour remplir les devoirs qui leur incombent dans l'administration des affaires publiques. Des renseignements pouvant nous initier aux opérations du département de l'Agriculture seraient d'une grande valeur. Il y a treize fermiers dans le Sénat. Ce sont des hommes d'une vaste expérience, et, cependant, sous le régime actuel, cette expérience est comme perdue. Elle est tenue sous le boisseau. Nous voudrions en faire sortir cette

expérience afin qu'elle profite à tous ceux, en Canada, qui s'occupent d'agriculture. Je suis très sûr qu'un comité d'agriculture nous fournirait une statitique importante : mais je reviendrai sur ce point. Si nous passons au département du Commerce et du Travail, nous avons, là, douze bureaux, savoir : un bureau concernant les corporations ; un bureaux concernant les manufactures ; un bureau du travail ; un bureau concernant les phares ; un bureau du recensement ; un bureau des explorations géodésiques ; un bureau de statistiques ; un bureau concernant les services de bateaux à vapeur ; un bureau des pêcheries ; un bureau concernant la navigation ; un bureau d'immigration et de naturalisation et un bureau des poids et mesures. Tels sont les douze bureaux du département du Commerce et du Travail, et leurs noms seuls indiquent la vaste étendue de leur champ d'opérations, et jusqu'à quel point il importe que les renseignements recueillis par eux soient communiqués directement à notre Sénat. J'ai dit déjà que, dans le gouvernement des Etats-Unis, il y avait neuf membres du cabinet qui se trouvaient pratiquement exempts de tout travail officiel ; mais leur position leur permet de faire des suggestions. Ils peuvent se mettre en rapport en tout temps, avec chacun des soixante-deux comités de la Chambre des représentants, ou avec chacun des cinq comités du Sénat et suggérer à ces comités la législation qu'ils considèrent comme opportune. Ils peuvent suggérer à ces comités des bills et des allocations de deniers publics et c'est, sans aucun doute, ce qu'ils font. Ils occupent une position qui leur permet de prendre cette sorte d'initiative ; mais ils n'ont pas d'autres devoirs législatifs, ou parlementaires, à remplir. Il s'ensuit qu'ils sont, au moins, en état de faire des suggestions comme je l'ai dit, s'ils n'ont pas le droit de prendre l'initiative en matière de législation. Vous connaissez tous la longueur des messages émis, tous les ans, par le président des Etats-Unis. Leur longueur dépasse même, quelquefois, les bornes que les convenances assignent ; mais c'est son affaire et non la mienne. Quel est la nature de ces longs messages ? Ils n'ont qu'un caractère suggestif. Quant à nos ministres, ils sont, au contraire, entièrement absorbés par leurs devoirs exécutifs. Leur temps se passe assis à discuter diverses questions de détail avec des solliciteurs, ou pétitionnaires, qui ont besoin d'un pont, ou d'un bureau de poste, ou d'un bureau de douane, etc. Ils sont obligés d'examiner les rapports d'ingénieurs ; d'ouvrir les soumissions d'entrepreneurs ; d'adjuger les entreprises et de faire mille autres choses de ce genre. Soulageons-les, donc, de ce lourd fardeau, afin de leur laisser plus de temps à consacrer qu'ils n'en ont au travail plus considérable qu'exige l'élaboration des lois ; mettons-les en état de suggérer aux comités ce qu'ils ont à faire en faisant profiter ceux-ci de l'expérience et des connaissances plus étendues qu'ils ont acquises. Mais outre ces bureaux que j'ai mentionnés, il y a un instant, le gouvernement des Etats-Unis se sert aussi de commissions. Il y a une commission du commerce entre Etats ; puis une commission du service civil—et je reviendrai sur cette dernière—puis une commission indépendante des impressions du gouvernement ; une commission de géographie ; une commission indépendante du refuge des soldats de l'armée nationale, et une commission des affaires des républiques méridionales.

Le champ d'opération de ces commissions est très vaste. Vous vous rappelez, sans doute, ce que fit, il y a trois ans, Elihu Root, secrétaire des Affaires étrangères des Etats-Unis, assistant à une convention tenue à Rio de Janeiro par les délégués des Etats-républicains de l'Amérique du Sud. Il se rendit là, me dira-t-on, avec une branche d'olivier dans sa main, comme il le fait ordinairement ? Oui ; mais l'objet de sa mission avait un objet encore plus étendu. Il est allé là pour voir s'il était possible d'établir des relations commerciales avec l'Amérique du Sud et entamer lui-même, avec les présidents des diverses républiques de l'Amérique méridionale des négociations à cette fin. Depuis, le Congrès des Etats-Unis a établi un bureau chargé de traiter avec ces républiques. Nos voisins ont aussi une commission du canal de Panama ; puis une commission des Iles Phillippines—toutes ces commissions ayant pour objet de soulager le fonctionnaire exécutif du gouvernement d'une masse de questions de détail. Cet officier exécutif n'a pas à s'occuper beaucoup de la politique à adopter

sur ces questions. Le président des Etats-Unis est, ex-officio, membre de ces commissions. Il y a aux Etats-Unis d'autres commissions qui ont également pour effet de soulager l'exécutif d'une partie du travail administratif. La charge de membre du cabinet, aux Etats-Unis, entraîne une responsabilité beaucoup moins grande que celle de membre du cabinet à Ottawa. Dans les Etats-Unis, les gouvernements et les partis se succèdent les uns aux autres ; mais le ministre n'a aucune responsabilité. Il n'a qu'à descendre du pouvoir si son parti tombe en minorité. Un ministre ici est obligé de voir à ce que sa politique profite à tout le Canada. Il doit voir à ce que les crédits dont il a besoin soient adoptés par les chambres, et à ce qu'une majorité ne se forme pas pour le renverser ou le chasser du pouvoir. Le gouvernement Roseberry, en Angleterre, quitta les rênes du pouvoir par suite d'un vote inattendu de non confiance. Il avait une majorité dans la Chambre populaire du parlement ; mais un vote fut pris soudainement avant que le gouvernement eut le temps de réunir tous ses partisans, et la majorité vota contre le gouvernement.

Le président des Etats-Unis est à l'abri de toute éventualité de ce genre—ne dépendant de son parti que pour son élection ; mais jouissant ensuite d'une entière indépendance jusqu'à l'expiration de son terme. Nous avons certainement quelque chose à apprendre des Etats-Unis sur les divers points que je viens d'énumérer. Je ne trouve pas à redire à la conduite de nos gouvernants actuels : mais je m'efforce d'indiquer les moyens de les soulager de certaines questions de détail afin que ces gouvernants—qui sont sensés appartenir à l'élite de nos hommes publics—puissent donner toute leur attention aux questions les plus importantes de l'administration. Vous vous rappelez, sans doute, que dans le drame de " Gilbert and Sullivan ", le capitaine du navire de Sa Majesté " Pinafore ", n'était pas chargé de polir la poignée de la grande porte de devant. Cette besogne fut confiée à un subordonné ; mais, ici, nos ministres sont obligés d'employer une partie de leur temps à l'expédition d'affaires de routine que d'autres hommes pourraient expédier mieux qu'eux. De même, en suivant l'exemple des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, nous pourrions soulager considérablement nos ministres d'une foule de questions de détails. A quelle conclusion nous conduisent tous les exemples que je viens de citer ? Ils nous conduisent d'abord à l'adoption d'une réforme tendant à réduire le travail des ministres ; mais telle n'est pas la seule considération. La motion que je soumets recommande la nomination de sous-secrétaires dans les ministères les plus importants du service public, afin de réduire le travail des ministres, et de permettre que ces divers ministères soient représentés dans le Sénat. Puis, ce qui est également important, cette réforme aurait pour effet d'attacher au service du gouvernement de jeunes hommes qui pourraient ainsi acquérir la compétence requise pour occuper les diverses positions de l'administration. Nous pourrions emprunter beaucoup de choses à la mère patrie. On me dira, peut-être, que je suis devenu un conservateur de l'ancienne mode. Il n'en est pas ainsi ; mais je tiens un juste milieu entre le radicalisme et le conservatisme. Il y a certaines positions dans lesquelles de jeunes hommes peuvent gagner leurs éperons sans leur imposer une trop lourde responsabilité. Par exemple, Campbell-Bannerman a fait entrer dans son gouvernement Winston Spencer Churchill—un jeune homme de 26 ans. Ce jeune homme est en voie de se former comme sous-secrétaire des colonies, en vue, apparemment, de l'élever plus tard à la position de ministre.

L'honorable M. POIRIER : N'est-il pas maintenant un membre du cabinet dans toute la force du mot ?

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Non. Les journaux annoncent seulement qu'il est possible que, advenant des changements ministériels, le jeune Churchill recevra, peut-être, une position dans le cabinet. Ce à quoi je veux arriver est ceci : dans le système britannique des hommes reçoivent des positions subordonnées, qui leur permettent de se former, ou dans lesquelles ils sont comme en apprentissage. Quelques-uns d'entre eux n'ont pas siégé dans le parlement. On voit souvent des fils appartenant à la noblesse et des hommes occupant une bonne position sociale, considérer la carrière parlementaire comme la plus haute et la plus noble à laquelle ils puissent aspi-

rer, et ils reçoivent aux universités de Cambridge et d'Oxford une éducation appropriée à cette fin. Je me souviens d'avoir lu, il y a quelques années, un opuscule faisant connaître le degré d'instruction possédé par les membres du parlement anglais sous le gouvernement Balfour. Ce travail constatait que 256 membres de la Chambre des communes avaient reçu une éducation universitaire. Notre pays est jeune, et nous n'avons pas encore dans notre parlement un aussi grand nombre d'hommes formés dans les universités ; mais il n'est pas nécessaire pour devenir habile à siéger dans notre parlement, qu'un homme soit un gradué d'université. Toutefois, il faut reconnaître qu'une éducation universitaire est un avantage pour celui qui l'a reçue, et, en Angleterre, des hommes sont spécialement dressés pour la carrière politique. En outre, il y a, en Angleterre, une classe d'hommes possédant des loisirs, et une classe analogue n'existe pas, ici. Le malheur est que, quelles que soient les qualités possédées par un homme, ici, pour occuper un siège dans le Sénat ou la Chambre des communes, ses affaires privées sont trop absorbantes pour qu'il ne puisse donner à l'élaboration de la législation le temps et l'attention qu'il désirerait donner. Dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord il est prescrit que notre constitution repose sur les mêmes principes que celle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande. Cette prescription se trouve, je crois, dans le premier paragraphe même du préambule de l'Acte constitutionnel. Or, s'il nous faut suivre les principes de la constitution anglaise sous d'autres rapports que ceux que j'ai exposés, pourquoi ne pas les appliquer également dans la réforme que je sollicite présentement, et qui consiste à réduire le travail de nos ministres et à faire entrer dans les ministères importants du service public la nouvelle classe de fonctionnaires que j'ai mentionnée. C'était l'opinion de sir John A. Macdonald en 1887. Bien que je n'aie jamais été un partisan de cet homme d'Etat ; bien que j'aie différé d'avis avec lui sur plusieurs choses que je n'approuve pas davantage, aujourd'hui, nous ne pouvons pas, cependant, mettre de côté son expérience et son administration. Il fit, je crois, son entrée dans la politique vers 1840, et fut premier ministre, pendant plusieurs années. Même quand il ne fut pas premier ministre, il faisait partie des administrations. L'un de ses successeurs siégeait alors dans le Sénat. Je veux parler de l'honorable sénateur de Hastings. Or, les vues exprimées alors par sir John A. Macdonald étaient, sans doute, partagées par son collègue distingué, et ce collègue les partage, sans doute, encore. En 1887, il présenta un bill à l'effet d'établir un département appelé " le département de l'Industrie et du Commerce ", et il réduisit le nombre de ses collègues dans son cabinet. Outre la création de ce département, prévue par le bill présenté alors, ce bill pourvoyait aussi à la nomination d'un contrôleur des Douanes et de l'Accise et aussi d'un Solliciteur général. Ce que visait sir John Macdonald n'était pas un cabinet nombreux ; mais l'extension ou un développement du pouvoir administratif. L'un des objets de son bill et des changements qu'il proposa, fut exposé par lui-même dans la Chambre des communes, le 10 juin, lors de la présentation du bill. Il dit entre autres choses :

> Par ce système de jeunes membres du parlement qui se sont élevés à un rang éminent dans le parlement, pourront faire leur entrée dans la vie publique, et après certaines épreuves, s'ils savent s'affirmer devant le parlement, ils seront très naturellement promus en devenant des ministres du cabinet.

Tel est le système britannique. Sir John A. Macdonald était, sans doute, un grand admirateur de la procédure, des usages parlementaires et du droit constitutionnel anglais. Quand son bill fut pris en considération par le comité général de la Chambre, sir John s'exprima comme suit :

> La présente mesure a pour objet de réduire le nombre des membres du cabinet ; de faire avancer les jeunes talents de cette Chambre et leur fournir l'occasion de se préparer par une culture spéciale à devenir ministres de la couronne. Il est très important que nos hommes publics n'arrivent pas d'un seul bond et immédiatement aux plus hautes fonctions ministérielles, ou à la position de membres du cabinet ; ou soient immédiatement revêtus du pouvoir de diriger les destinées politiques du pays, et de disposer des grandes questions d'intérêt général.

Telle était l'opinion, puis-je dire, d'un expert, d'un homme dont le Canada s'est plu à honorer et dont il vénère encore la mémoire.

Aucune meilleure autorité ne pourrait être citée à l'appui de ma présente motion,

et je n'ai pas à l'appui de cette motion seulement l'autorité d'un homme versé dans l'administration d'un gouvernement comme le fut sir John A. Macdonald ; mais aussi l'expérience de plusieurs siècles acquises par l'Angleterre. Or, si la réforme que je propose a été considérée comme pratique et sage avant aujourd'hui, pourquoi ne le serait-elle pas encore ; pourquoi le nombre des membres du cabinet ne serait-il pas réduit et le nombre des membres du service administratif augmenté ? Le nombre quatorze dont se compose actuellement les membres du cabinet n'a pas une vertu magique. Un premier ministre pourrait se trouver dans une meilleure position s'il n'était entouré que de cinq ou six, ou huit, ou dix collègues, et s'il était assisté par un personnel administratif plus nombreux. En limitant actuellement le nombre des ministres à quatorze, vous obligez le premier ministre de ne pas dépasser ce chiffre. Il doit choisir le chef de chaque ministère ; mais si, comme en Angleterre, il était libre de varier le nombre de ses collègues, il pourrait en nommer douze, comme le fit Disraëli ; ou quinze comme le fit Gladstone : ou dix-neuf, ou vingt, selon le nombre d'hommes les mieux appropriés aux circonstances, qui seraient à sa disposition, et alors les autres charges départementales pourraient être confiées aux membres de l'administration. Le premier ministre aurait ainsi un cabinet composé d'hommes qu'il aurait choisis dans la classe d'élite du pays. Les hommes au pouvoir seraient, dans cette organisation, de véritables "leaders" de l'opinion publique à côté de leur chef, le premier ministre. Ce dernier pourrait appeler dans l'administration plusieurs autres personnes jugées d'abord impropres à faire partie du cabinet. Il est intéressant—et j'en parle après l'avoir étudié—de remarquer le grand nombre d'hommes qui sont parvenus à obtenir une position élevée dans la Grande-Bretagne et cela —le dirai-je—en passant par la porte latérale. Prenez, par exemple, Gladstone, le premier nom que je trouve sur mes notes. Il fut d'abord un cadet dans le département du Trésor, et ce fut sa première entrée dans la vie publique. Puis, il devint sous-secrétaire des Colonies ; puis chancelier de l'Echiquier et premier ministre. Il se distingua comme lord cadet du département du Trésor par l'attention qu'il porta aux affaires commerciales sous le régime de sir Robt Peel, lorsque la loi des céréales fut mise en discussion, et ce fait lui valut son passage à une position plus élevée, et ainsi de suite, de degré en degré, il atteignit par sa connaissance et son expérience des affaires publiques les hautes positions de chancelier de l'Echiquier et de premier ministre de l'empire britannique. Prenez aussi lord Minto, notre ex-gouverneur général, dont l'expérience était quelque peu bornée à son arrivée, ici. Il fut d'abord secrétaire particulier de lord Lansdowne ; puis secrétaire militaire de lord Roberts, et ensuite gouverneur général du Canada. Ce fut son succès en Canada comme gouverneur général qui lui valut la plus haute position officielle dont dispose le gouvernement britannique ; c'est-à-dire, celle de gouverneur général de l'Inde. Il n'aurait pu être nommé à cette position s'il n'avait pas révélé son habileté dans les charges inférieures remplies par lui. Ce genre de stage est en usage pour les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne, et c'est dans la Chambre des communes que leur habileté exécutive et leur connaissance des affaires publiques sont mises à l'épreuve. S'ils peuvent subir cette épreuve avec succès, alors comme le brave indien qui a pu résister aux tortures, ils sont élevés à la dignité de chefs. Prenez, par exemple, lord Stanley, l'ex-gouverneur général du Canada. Il débuta comme secrétaire financier du bureau de la guerre. Il fut ensuite secrétaire financier du département du Trésor : puis secrétaire de la Guerre ; puis gouverneur général du Canada. Prenez aussi le gouverneur général actuel du Canada. Il a député comme commissaire de la Rhodésie (state of Rhodesia), et l'habileté administrative qu'il déploya dans cette colonie lui valut l'honneur de devenir le digne successeur de lord Minto. Prenez ensuite lord Roseberry. Il débuta dans l'une des plus humbles positions de l'empire—c'est-à-dire comme sous secrétaire des Affaires intérieures moyennant un salaire de £1,500 par année. Puis, il devint le premier commissaire des Travaux publics. Cette dernière position équivalait à celle de membre du cabinet. Puis il devint secrétaire des Affaires étrangères ; puis premier ministre. Prenez maintenant le cas de sir Edward

Grey, qui a exercé avec le plus grand succès les fonctions de secrétaire des Affaires étrangères. Il fut aussi sous-secrétaire des Affaires étrangères. L'habileté et les connaissances qu'il apporta dans l'accomplissement de ses devoirs, et sa connaissance approfondie des affaires étrangères lui ont valu sa nomination à la charge de secrétaire d'Etat des affaires étrangères, et c'est la position qu'il occupe, aujourd'hui. Prenez le cas de Campbell-Bannerman. Il débuta au premier degré de l'échelle ; il devint secrétaire financier du bureau de la Guerre—position de faible importance rapportant un très petit salaire. Il fut ensuite secrétaire de l'amirauté. Il fut premier secrétaire, ou secrétaire en chef d'Irlande ; puis secrétaire de la Guerre. Enfin, de degré en degré, il a fini par atteindre le sommet de l'échelle. Prenez le lord chancelier actuel. Il fut d'abord solliciteur général, et son expérience lui valut sa nomination au poste de lord chancelier. Prenez C. F. Ritchie, qui est actuellement le chancelier président de la chambre des commerce ; il devint ensuite chancelier de l'Echiquier. M. Joseph Chamberlain débuta comme président du conseil municipal " local governement board ", moyennant un salaire de £2.000 par année, et devint secrétaire des colonies. Balfour, l'ex-premier ministre, débuta comme secrétaire de lord Stanley, alors secrétaire en chef de l'Irlande, et devint ensuite premier ministre. M. James Bryce, ambassadeur à Washington, fut d'abord sous-secrétaire des Affaires étrangères ; puis fut président du conseil du commerce ; secrétaire de l'Irlande et subséquemment ambassadeur des Etats-Unis. Je crois, donc, avoir démontré très clairement que sous le système britannique—et en grande partie par suite de ce système—les hommes publics ont été d'abord soumis à un stage dans des positions d'une importance secondaire ; puis leurs aptitudes se sont révélées dans ces positions inférieures ; ils se sont graduellement montrés capables d'exercer des fonctions plus élevées, et, leur ambition étant aiguillonnée, ils ont fini, par atteindre le sommet de l'échelle au grand bénéfice de l'Etat. Gladstone serait probablement resté dans l'ombre s'il n'avait pas eu l'occasion de déployer son habileté comme lord cadet de la Trésorerie, et il en a été de même des autres ministres anglais. Mais on dit—et ce fut l'une des objections soulevées contre l'arrangement fait par sir John Macdonald, que l'on n'est pas disposé, en Canada, à accepter ce genre de distribution du travail administratif, vu que ce genre de distribution crée des positions inégales dans le service public—les unes inférieures, les autres supérieures. De fait, l'on se rappelle que, sous le régime de sir John A. Macdonald, certains hommes nommés, en vertu des nouveaux arrangements faits par ce dernier, à une position considérée comme inférieure —n'étant pas au niveau de celle de membre du cabinet—furent très mécontents de leur sort, et insistèrent pour être promus.

C'est pourquoi la loi de sir John A. Macdonald fut modifiée. Mais, en Angleterre, cette question d'infériorité relative des positions n'est pas prise en considération. Le Duc de Marlborough a accepté la position de sous-secrétaire, bien qu'il soit membre de l'une des plus vieilles maisons d'Angleterre. Roseberry accepta la position de sous-secrétaire. Le premier ministre actuel a occupé une position presque semblable à celle-ci. Il est à propos, ici, de détruire ce préjugé relatif à la gradation des fonctions publiques. Ici, en Canada, de ce qu'un homme n'obtient pas immédiatement le salaire d'un ministre, l'on conclut que sa position est d'un rang inférieur ; mais jetez les yeux sur la gradation des salaires en Angleterre dans les diverses divisions du service public ? Prenez le lord lieutenant de l'Irlande, qui est, lui-même, membre du cabinet. Son salaire est de £20.000—ce qui est le salaire le plus élevé accordé dans le service public, en Angleterre—à l'exception de celui du vice-roi de l'Inde—si ma mémoire m'est fidèle. Le lord chancelier, bien qu'il soit président de la Chambre des Lords, se contente d'un salaire de £10,000. Je ne sache pas qu'il se soit jamais querellé avec lord Aberdeen, parce que ce dernier recevait un traitement double du sien. Puis, le chancelier de l'Echiquier, qui est parfois premier ministre, ne reçoit que £5,000. Je voudrais bien savoir si son ambition et sa dignité sont heurtées par ce fait, vu que, bien qu'il porte sur ses épaules tout le fardeau de l'Etat, il ne reçoit que la moitié du salaire du lord Haut-chancelier qui siège dans la Chambre des Lords. Le secrétaire d'Etat reçoit seule-

ment £5,000; le premier lord de l'Amirauté, £4,550; le secrétaire en chef de l'Irlande, £4,225; le directeur général des Postes, £2,000. Ce dernier dont le rang est celui de membre du cabinet, et qui ne reçoit que £2,000, semble être, vraiment, un homme bien ordinaire. Son ambition paraît être très faible. Cependant, il siège dans le cabinet et il est quelquefois un officier du cabinet—et cela à £2,000 par année—tandis qu'à ses côtés, il y a des hommes qui reçoivent £10,000 et des hommes qui reçoivent £5,000. Le procureur général reçoit £7,000 par année en honoraires qui se montent quelquefois à £8,000 et jusqu'à £12,000, et notre procureur général, ici, ne reçoit que le même salaire des autres membres du gouvernement. Le solliciteur général anglais reçoit £6,000, et il reçoit en outre, des honoraires se montant quelquefois, à £5,000, et le Solliciteur-général de l'Ecosse reçoit £2,000. Il y a d'autres charges de moindre importance auxquelles sont attachés des émoluments de £300 à £900. Cette question de salaire ne blesse aucunement les susceptibilités de ceux qui, en Angleterre, occupent des positions ayant le rang de celles de membres du cabinet. C'est une question de détail qui ne les préoccupe aucunement. La question pour nous est de savoir si le changement que je propose serait une bonne politique, ou si le principe qu'elle comporte est bon ? Que gagnerions-nous en créant des sous-secrétaires ? En premier lieu, la même expérience des hommes serait faite ici comme en Angleterre. De jeunes hommes capables d'exercer certaines fonctions dans le service administratif, mais n'ayant pas encore acquis l'expérience voulue pour occuper une position ayant le rang de celle des ministres, pourraient être nommés à des positions inférieures du service public. Nous avons un grand nombre de talents qui ne sont pas utilisés. Il y a, je n'en ai aucun doute, dans la Chambre des communes, plusieurs jeunes membres ne possédant pas encore l'expérience nécessaire pour être élevés dans le cabinet; mais qui feraient d'excellents administrateurs dans les ministères du service public. Dans le Sénat même il peut se trouver des hommes qui, ne pouvant consacrer le temps et l'attention spéciale que requièrent les fonctions de chef d'un ministère, pourraient accepter dans l'administration une position moins onéreuse que celle de membre du cabinet. Par ce changement nous conserverions une foule de talents exposés à se perdre sous le régime actuel. Le changement que je propose stimulerait l'ambition de plusieurs de nos jeunes hommes. Ce que je dis présentement s'applique particulièrement aujourd'hui, à la Chambre des communes. Il y a là de jeunes membres doués de grands talents, et qui se disent en eux-mêmes : "Il est inutile de songer à l'honneur d'arriver au cabinet. Il n'y a aucune promotion à attendre pour nous dans la carrière politique. Nous perdons notre temps dans la Chambre à fumer, ou dans la bibliothèque. Les chances sont épuisées pour ce qui nous concerne." L'homme public a besoin d'un but qui aiguillonne son ambition. L'idée d'être promu, en Angleterre, du rang d'un simple membre de la Chambre des communes au rang d'un noble a stimulé l'ambition de plus d'un homme. Vous savez ce que Nelson dit avant la bataille de Trafalgar. Il s'écria : "A la victoire ou à l'Abbaye de Westminster." C'était un aiguillon et l'appel suprême. La perspective d'une position dans le cabinet est sans doute un aiguillon. La perspective d'un siège dans le Sénat est un autre aiguillon pour quelques-uns. Multiplions donc les occasions qui favorisent l'ambition de chacun, et que nos hommes instruits ne se croisent pas, un seul instant, les bras sous l'influence de cette idée qu'ils n'ont pas les qualités requises pour atteindre le rang d'un membre du cabinet. Essayons-les ; faisons-en un choix ; placez-les d'abord, dans des positions de second ordre, et si vous constatez qu'ils n'ont pas les qualités requises, essayez-en d'autres, et nos ministres se trouveront ainsi soulagés de tout le travail que ces subalternes feront. Il est cruel d'obliger un ministre de se tenir à son siège pendant toute une nuit, quelquefois, pour expliquer et défendre les estimations budgétaires, bien qu'un sous-secrétaire, un homme plus jeune, moins expérimenté, mais plus vigoureux peut-être, que le ministre, pourrait donner ces explications au nom de ce dernier, et l'expédition des affaires publiques y gagnerait si des officiers comme ceux que j'ai mentionnés étaient distribués entre les deux Chambres. Je ne vois aucune raison pourquoi une plus grande partie des lois ne pren-

drait pas naissance dans le Sénat. Le gouvernement actuel vote-t-il non confiance dans le Sénat en ne lui confiant pas plus de lois à proposer; ou considère-t-il le Sénat comme une simple annexe de la Chambre des communes, devant être traitée avec indifférence, sinon d'une manière encore plus cavalière ? Telle n'est pas la position de la Chambre des Lords, comme je l'ai fait voir, puisqu'il y a presque toujours autant de membres de l'administration dans la Chambre des Lords que dans la Chambre des communes. En proposant plus de lois que par le passé dans le Sénat, et en les soumettant à nos comités, elles subiraient ensuite plus rapidement l'épreuve des Communes quelles ne le font aujourd'hui. Il y a aussi dans le parlement anglais une pratique que nous ferions bien d'étudier. Lors de l'ouverture des sessions du parlement anglais, le président du comité des voies et moyens de la Chambre des communes, et le président du comité de la Chambre des Lords se réunissent et ils se partagent les bills d'intérêt privé qui se trouvent alors enliassés. Une certaine partie est confiée aux Communes—c'est-à-dire, environ la moitié—et l'autre moitié est donnée à la Chambre des Lords. De cette façon, la législation d'intérêt privé peut s'expédier plus aisément, et le travail de chaque Chambre se trouve réduit considérablement. Cette pratique pourrait être très aisément appliquée, ici, et elle faciliterait considérablement l'expédition des affaires de la session. D'un autre côté, le Sénat, si on le chargeait de l'initiative d'un plus grand nombre de lois, grandirait en importance et en dignité. Il est inutile de se dissimuler le fait que dans le public, le Sénat n'est pas considéré comme un corps législatif nécessaire; s'il n'est pas considéré comme un accessoire tout à fait inutile à la législation d'intérêt public, on le considère comme étant extrêmement inactif—parce que, croit-on, son travail se réduirait à très peu de chose. Le Sénat, sous sa présente organisation, ne commence pas son travail tant que la Chambre des communes n'a pas adopté l'adresse en réponse au discours du trône. Il ne faut au Sénat qu'une journée pour discuter et adopter cette adresse, tandis que la Chambre des communes y consacre près de trois semaines. Or, pendant ces trois semaines, sous notre présente organisation, sur laquelle je reviendrai, le Sénat n'a réellement rien à faire. Placez dans le Sénat des ministres qui lui procurent du travail, et lorsqu'il aura expédié son travail, s'il s'est bien acquitté de sa tâche, s'il s'en est acquitté de manière à se faire honneur et à l'avantage général du pays, que l'on augmente encore sa besogne, et le résultat sera que le public appréciera mieux son utilité en constatant que le travail législatif se fait mieux et plus rapidement. Il est malheureux que nos sessions parlementaires soient prolongées comme elles le sont toujours. Au début de ma carrière parlementaire, dans la Chambre des communes, soixante ou soixante-dix jours étaient la durée ordinaire des sessions, et ils nous suffisaient pour expédier toute la législation qu'il y avait à élaborer. Il me semble que le travail législatif, dans ce temps-là, était assez bien fait. L'honorable sénateur de Hastings se rappellera avec moi que, dans ce temps-là, de longs discours étaient prononcés; mais ces longs discours dans la Chambre des communes, n'étaient peut-être pas aussi nombreux qu'aujourd'hui. Je ne trouve rien à redire à cet état de choses. C'est l'affaire de la Chambre des communes, mais je considère cet état de choses comme malheureux. Les affaires privées des membres du parlement souffrent du fait que ceux-ci sont retenus ici, pendant six mois—et inutilement durant une grande partie de ce temps. Cet état de choses empêche des hommes de grande valeur de se faire élire pour la Chambre des communes—ne pouvant pas s'imposer un si long séjour à Ottawa. Si l'on pouvait d'une manière ou d'une autre abréger la durée des sessions, la vie dans la Chambre des communes deviendrait plus attrayante. Je sympathise avec les honorables sénateurs de Moosejaw, de la Colombie-Anglaise et de l'Ile du Prince-Edouard. Ces hommes sont pratiquement exilés de leurs foyers respectifs pendant six mois de l'année. C'est très dur pour eux et pour leurs familles. Si nous pouvions abréger la session d'un mois ou deux, nous rendrions un service au pupblic, parce que je suis convaincu que l'efficacité du service public ne serait aucunement amoindrie par ce changement. Or, qu'est-ce que je propose comme remède ? Le remède est celui-ci : Nous devrions avoir des

sous-secrétaires, ou bien, si ce nom ne convient pas, que l'on nomme des officiers, dont les fonctions seront analogues à celles des sous-secrétaires d'Etat, en Angleterre, dans six, sept ou huit des plus importants ministères. L'on devrait, selon moi, nommer des sous-secrétaires de ce genre dans le ministère des Chemins de fer et Canaux, dans le ministère de l'Intérieur, dans le ministère de l'Industrie et du Commerce, dans le ministère de la Justice, dans le ministère de l'Agriculture, dans le ministère du Travail—ce dernier restant annexé au ministère des Postes comme il l'est aujourd'hui—et dans le ministère de la Marine et des Pêcheries. Cette liste comprend huit ministères qui, selon moi, pourraient, chacun, employer tout le temps qu'un sous-secrétaire pourrait donner, et fournir rapidement aux deux Chambres tous les renseignements dont elles auraient besoin. Nous devrions, suivant moi, faire ce changement afin de soulager les ministres de toutes les questions de détails. Si j'étais appelé à formuler le titre de la loi pourvoyant à ce changement, et basée sur le discours que je viens de prononcer, ce titre serait : "Loi pour soulager les ministres et pour d'autres fins y mentionnées—(An Act to relieve ministers and for other purposes therein mentioned). Les ministres devraient être soulagées de toutes les questions de détail, afin qu'ils puissent donner leur temps aux mesures d'intérêt public les plus importantes. Nous conserverions de cette manière dans la vie publique plusieurs hommes dont les services sont précieux, et qui veulent s'en retirer parce que, sous notre présente organisation, elle est réellement trop pénible et trop épuisante. Je crois qu'une réforme de cette nature permettrait au Sénat d'accroître son utilité, et rehausserait la dignité de tout le parlement. Je tiens à ce que le parlement du Canada fonctionne avec vigueur et efficacité. Toute méthode tendant à en rehausser la valeur, ou l'utilité, sera accueillie d'une extrémité à l'autre du Canada, comme un bienfait. Quelques-uns pourront objecter les frais qu'entraînerait une pareille réforme; mais quel serait le montant de ces frais ? D'après la pratique anglaise, si un membre du cabinet canadien reçoit un traitement de $7,000, on pourrait allouer quatre ou cinq millle dollars à un sous-secrétaire. Est-ce une bien grosse affaire ? Peut-on hésiter un seul instant sur une bagatelle d'une quarantaine de mille dollars pour payer huit sous-secrétaires ? Vous seriez disposés à faire cette dépense pour un bureau de douane établi dans un port où la chose ne serait aucunement requise ; ou bien pour un bureau de poste dont on pourrait se dispenser ; ou pour un port où comme l'on dit dans la Chambre des communes, il n'y a pas d'eau, ou aucun arrivage de navire; ou pour un port ayant une certaine valeur, mais entièrement locale. Les frais qu'occasionnerait la réforme en question ne seraient qu'une faible dépense faite dans l'intérêt de tout le pays. Je n'ai aucune faveur à demander au gouvernement. Je n'ai pas d'entreprises publiques à favoriser, et je n'ai jamais eu d'intérêts dans rien qui pût m'engager à proposer la réforme que je demande aujourd'hui; mais je m'intéresse à l'avenir du Canada en général, et, comme je l'ai dit—et je l'ai peut-être répété plus souvent que ne le justifie un simple discours—tout ce qui est de nature à élargir la sphère d'activité des hommes d'Etat canadiens; tout ce qui tend à mettre le Sénat et la Chambre des communes en état de perfectionner la législation, est d'une si grande importance que, faudrait-il s'imposer une dépense de $100,000 et plus annuellement pour l'obtenir, il ne faudrait pas hésiter un seul instant, à faire cette dépense. La grande crainte éprouvée lors de l'établissement de la confédération, c'est que cette nouvelle organisation serait très coûteuse, et quelques ministres, d'Ontario, exprimèrent cette crainte en disant que la nouvelle forme de gouvernement aurait pour effet d'accroître énormément les charges du pays. Qui voudrait, aujourd'hui, remonter à l'époque qui précéda la confédération ; ou rétablir l'état de choses qui existait alors; ou rétablir le misérable isolement de chacune des provinces de l'Amérique du Nord; ou remettre chacune de ces provinces dans la sphère étroite qui lui servait de champ d'activité? Nous avons tremblé lorsque l'entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique fut proposée. On disait que le Canada ne pourrait faire face au coût de cette entreprise. On prétendit qu'il serait impossible de prélever ici, ou à l'étranger, le capital requis pour cette entreprise; mais qui oserait dire,

aujourd'hui, qu'il ne vaudrait pas mieux dépenser soixante millions de plus pour cette entreprise plutôt que de remettre le Canada dans la position qu'il occupait avant la construction de ce chemin de fer transcontinental. Et puis si le Sénat adoptait la motion qui lui est maintenant soumise, j'ose prédire—bien qu'il soit imprudent de vouloir être prophète dans son pays—que, avant longtemps, la nouvelle organisation que je recommande aujourd'hui, s'imposera si fortement à l'attention des deux Chambres du parlement et à l'opinion publique qu'aucun gouvernement ne pourra lui-même, s'y opposer.

L'honorable M. SCOTT : Je crois être l'écho de cette Chambre en disant à mon honorable ami de Middlesex (l'honorable M. Ross) qu'il n'a jamais besoin, quand il prend la parole dans l'enceinte du Sénat, de nous faire des excuses. Nous sommes toujours heureux d'entendre les magnifiques discours qu'il prononce. Ce sont toujours d'étincelantes perles d'éloquence et des harangues politiques remplies de renseignements de toute nature. L'on peut ne pas partager toutes ses opinions; mais nous devons admirer sa laboriosité et l'énergie qu'il déploie toujours en préparant des discours qui sont sur les divers sujets qu'il entreprend de traiter, de véritables modèles. Il épuise tout ce qui peut être dit d'après le point de vue qu'il adopte. Mais, l'avis de sa motion est inscrit sur le feuilleton depuis le 11 décembre, et je n'ai encore remarqué aucune chaleureuse approbation dans les journaux qui me paraissent refléter le mieux l'opinion publique en Canada. Bien que j'approuve plusieurs parties de son discours—que je ne suis pas prêt toutefois, à analyser entièrement—je dois dire que l'analogie qu'il a trouvée entre la position du Canada et celle de la Grande Bretagne n'est pas bien fondée—les circonstances et les considérations, en Canada, étant si différentes de celles qui existent dans la mère patrie. Si on lit le discours du trône prononcé hier, par le Roi, l'on constatera des allusions faites non seulement aux affaires locales, ou de l'intérieur; mais aussi aux affaires relatives à la Russie, à la Turquie, à la Norvège et à plusieurs autres pays. Le parlement anglais, quand il prend la parole, s'adresse virtuellement au monde entier. Notons d'abord, qu'il y a 400,000,000 d'âmes dans l'empire britannique. Sur cet énorme chiffre, 350,000,000 résident en dehors du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. Une certaine partie des sujets britanniques peuple des colonies qui sont virtuellement gouvernées dans Downing street. En sorte que les conditions, sous ce rapport, sont bien différentes de celles qui existent au Canada.

Mon honorable ami a oublié, en parlant des chefs de ministères en Canada, de reconnaître le fait qu'une partie des travaux législatifs, exécutés par le parlement impérial, échoit ici, à des législatures autres que le parlement du Canada, c'est-à-dire aux législatures provinciales. Toutes nos provinces sont revêtues de pouvoirs très étendus, exercés par le parlement impérial. Ces législatures provinciales se composent d'au moins quarante-cinq membres dont les occupations consistent à élaborer des projets de législation ayant, pour objet d'améliorer la condition des diverses provinces. De sorte que, s'il y a paucité d'administrateurs dans le gouvernement central, il y en a une surabondance dans les provinces. J'ai été moi-même, membre de gouvernements, pendant dix-sept années, et je dois dire que, en différents temps, j'ai été même chargé, seul à Ottawa—mes collègues étant obligés de s'absenter pour une raison ou pour une autre—de tous les ministères, et je n'ai pas trouvé que le fonctionnement de l'administration soulevait les nombreuses difficultés que mon honorable ami a signalées. Notre système de gouvernement est aussi simple et parfait—je le crois, du moins—que tout autre système de gouvernement qui existe dans le monde, et, comme je l'ai souvent dit, à moins que notre intention ne soit d'inaugurer l'application d'un nouveau système basé sur de nouvelles conditions d'existence, ayant pu naître avec la marche du temps, il vaut mieux, pour ce qui regarde le système administratif actuel du Canada, le laisser tel qu'il est. Ce système fonctionne très harmonieusement. Dès que les crédits sont votés par le parlement, aucune initiative individuelle n'est requise. Les questions politiques qui sont soumises à l'initiative des ministres ne sont pas soulevées avant que le parlement se mette en session. Les grandes questions se présentent de temps à autre, et j'admets que, vu

le développement continu du pays, d'importantes questions nouvelles peuvent fréquemment surgir. Des questions de commerce avec les Etats-Unis et les pays d'Europe peuvent se présenter de temps à autre ; mais l'initiative sur ces questions doit être prise par le parlement du Canada. Nos ministres doivent soumettre leurs vues aux deux Chambres et leur approbation est requise. Quant au coût additionnel de l'administration qui résulterait de l'adoption du changement proposé par mon honorable ami, bien qu'il ne soit pas très considérable, la Chambre sait très bien que nous sommes déjà exposé à une critique très défavorable dans la presse. On se plaint de ce que l'administration coûte trop cher, sous son organisation actuelle. On se plaint aussi du coût du Sénat. Dans certaines parties du pays le Sénat n'est pas populaire. Ce fait résulte probablement de causes sur lesquelles je n'ai pas besoin de m'étendre longuement ; mais je puis dire franchement que ce fait résulte de ce que les deux partis politiques ne se contrebalancent pas plus qu'ils ne le font dans le Sénat. De temps à autre, depuis l'établissement de la confédération, il y a eu de tels changements causés par le passage de droite à gauche et de gauche à droite dans les Chambres, que le parti désappointé dont les amis sont en minorité dans le Sénat, se vengent en attaquant ce dernier et en se plaignant de son inutilité. Durant les dix-huit années que que j'ai siégé à la gauche du Sénat, le nombre des sénateurs partageant mes opinions a constamment diminué, et cela jusqu'à ce que l'opposition n'eût plus que la proportion d'un garde du corps. Naturellement, les libéraux, au dehors, se fatiguèrent de cet état de choses. Ils se mirent à critiquer sévèrement le Sénat, et cette critique se fit surtout remarquer dans l'Ontario. Si le gouvernement actuel reste au pouvoir durant un autre terme, le même état de choses se produira probablement, et, naturellement, ce sera le tour des conservateurs de censurer le Sénat et de le juger comme un corps législatif inutile. Le seul moyen que vous ayez de faire du Sénat un corps représentatif, est de soumettre le choix de ses membres à l'élection par le peuple. Je suis arrivé à cette conclusion ; mais je ne suis pas prêt maintenant à formuler mes vues sur ce point. Il y a sur le feuilleton un avis qui sera bientôt mis en discussion, et je pourrai alors plus convenablement exprimer mon opinion ; mais je suis arrivé à la conclusion que, si nous voulons populariser le Sénat dans le public, nous devons le faire accepter par le peuple. Les gouvernements, en Canada, ont duré, depuis plusieurs années, plus longtemps que les gouvernements ne durent dans tout autre pays. Ce fait est dû à ce que notre système de gouvernement fédéral et provincial est si simple et si parfait que tout gouvernement qui administre raisonnablement et honnêtement les affaires publiques, et qui dépense judicieusement les deniers publics est maintenu par le peuple au pouvoir. C'est ainsi que doivent s'expliquer les dix-huit années de pouvoir du parti conservateur en Canada, et c'est aussi ce qui explique les trente-deux années de pouvoir du gouvernement dont mon honorable ami, le sénateur de Middlesex, fut l'un des membres dans Ontario. Ce dernier gouvernement fut formé en 1873, et il est resté au pouvoir pendant trente-deux ans. Aucun autre pays du monde ne nous offre un fait analogue ; c'est-à-dire un gouvernement d'une population aussi considérable et aussi intelligente que l'est celle d'Ontario, ayant pu se maintenir au pouvoir durant une aussi longue période. Je dis que ce fait résulte de l'excellence des principes sur lesquels le gouvernement est établi, et si ces principes sont équitablement et honnêtement appliqués, le peuple ne se soucie pas de changer le gouvernement qui lui donne ainsi satisfaction. C'est le système fédéral que nous possédons qui donne cette satisfaction, et j'ose dire que, dans l'avenir comme par le passé, les changements de gouvernement, en Canada, seront moins nombreux que dans tout autre pays. J'attribue ce fait, je le répète, à la simplicité et à la perfection de notre constitution.

L'honorable M. FERGUSON : La prodigalité avec laquelle le patronage est distribué n'a-t-il pas eu quelque chose à faire dans ce résultat ?

L'honorable M. SCOTT : Non. Jusqu'à un certain point—je le crois du moins—le patronage est une cause de faiblesse ou de mécontentement. Vous ne pouvez plaire à tout le monde, et, l'expérience me l'a toujours démontré. C'est tout simplement un

embarras. Pour toute vacance à remplir, vous êtes assiégés par une dizaine d'aspirants ; mais comme il n'y a qu'une seule place à donner, il reste neuf désappointés. Mon honorable ami, l'honorable sénateur de Middlesex, nous a aussi cité l'expérience des Etats-Unis. Je regretterais de me trouver dans l'obligation de copier quelque partie que ce soit de la constitution des Etats-Unis. Il n'est pas de bon goût, je crois, de la part d'un membre du parlement du Canada, de critiquer ouvertement ou publiquement la constitution des Etats-Unis ; mais ceux qui ont suivi la législation de nos voisins et qui connaissent le pouvoir arbitraire exercé, parfois, par le président, et, parfois, aussi par le Sénat, doivent conclure que le gouvernement des Etats-Unis n'est pas adapté aux temps modernes. L'histoire de nos voisins nous dit que dans certaines occasions, les whigs et les démocrates se sont unis pour faire une course sur le trésor public—les deux partis s'entendant pour se voter des allocations se montant à $70,000,000, ou $80,000,000 pour l'amélioration de rivières et de ports, et ces deniers publics sont distribués entre ces deux partis. Un pareil état de choses ne s'est jamais vu en Canada. Si nous votons de l'argent, ce crédit est dépensé exclusivement par un seul parti, et la manière dont cette dépense est faite est soumise à la critique. Ce n'est pas un sujet que je tiens à discuter ; mais je regretterais beaucoup que, sur quelque point que ce soit, le gouvernement du Canada copiât le gouvernement des Etats-Unis. Mon honorable ami a fait allusion à diverses mesures adoptées par le département de l'Agriculture des Etats-Unis. Je crois que notre propre département de l'Agriculture est bien en avant de celui de nos voisins. Je crois même que ceux-ci ont souvent emprunté de nous. Notre industrie agricole est au niveau de la même industrie dans les pays des plus progressifs du monde. Les Etats-Unis ont une population de quatre-vingt millions d'âmes, tandis que la nôtre n'est que de sept millions. Relativement aux conditions dans lesquelles nous vous trouvons respectivement, je crois que nous sommes tout aussi avancés, sinon plus, que nos voisins en agriculture. Naturellement, je ne me soucie pas de discuter publiquement les mérites respectifs du système administratif de nos voisins et de notre propre administration ; mais mon honorable ami finira par reconnaître que, jusqu'à ce que des changements aient été faits dans la constitution du Canada de manière que le Sénat soit un corps législatif électif, l'opinion publique, en Canada, sera hostile au genre de réorganisation qu'il nous propose, aujourd'hui. Quant au fait que le Sénat a besoin de renseignements sur les mesures qu'il reçoit de l'autre Chambre, nous lisons tous, le matin, le rapport des débats des Communes, qui ont eu lieu la veille. Nous voyons ainsi ce qui a été fait la veille dans l'autre Chambre. Les mesures qui originent dans cette dernière Chambre sont passablement discutées avant qu'elles soient renvoyées au Sénat. Ce dernier en améliore, sans doute, plusieurs ; et nous sommes parfaitement familiers avec les détails de ces mesures. Je ne comprends pas qu'un officier d'un ministère pourrait nous procurer d'autres renseignements que ceux que nous recevons actuellement. Quant à l'initiative à prendre en matière de législation, le Sénat a très peu de mesures importantes à présenter en premier lieu durant chaque session. Tous les dix ans, à peu près, nous introduisons quelques amendements dans la loi des banques ; mais la règle est de ne pas toucher à son principe. Nous avons maintenant devant nous un bill modifiant la loi des compagnies d'assurances. Depuis plusieurs années, cette loi n'a pas été changée. La proposition de s'enquérir des améliorations à faire subir à cette loi a été inspirée par des faits qui se sont produits hors du Canada. Pour ce qui regarde les deux lois que je viens de mentionner, il est tout à fait naturel que le ministre sous la juridiction duquel se trouvent ces deux branches du service public, réclame le droit de présenter dans la Chambre des communes toute mesure qui les concerne. Le ministre des Finances est pratiquement le chef du service des assurances. Ses fonctions se rattachent aussi à l'administration des banques canadiennes. C'est pourquoi il semble qu'il n'est que juste que toute législation s'appliquant à ces deux branches du service public origine dans la Chambre des communes. Le Sénat est naturellement tout à fait libre de modifier les bills des communes comme bon lui semble. Puis, prenez la loi des terres de la couronne.

Elles se trouvent sous la gestion d'un ministre qui siège dans les Communes. Je ne crois pas que ceux qui ont des affaires avec le département des terres publiques aimeraient que le représentant de ce département eût son siège dans le Sénat.

L'honorable M. POWER : La chose est arrivée une fois.

L'honorable M. SCOTT: Je ne crois pas que l'opinion publique serait favorable à ce qu'un ministre siégeant dans le Sénat eût la gestion d'un département aussi important. Le chef de ce département doit être un ministre élu périodiquement par le peuple. Sa gestion doit être soumise à la critique des représentants du peuple. Il n'est donc que raisonnable que ce ministre occupe un siège de la Chambre populaire. Quant aux changements constitutionnels à faire dans un avenir prochain, je ne les prévois aucunement, aujourd'hui ; mais j'ai mes opinions sur ce sujet et je serai heureux de les indiquer dans le temps voulu. Il est évident, toutefois, que, si vous voulez avoir la paix relativement à la constitution du Sénat, il faut que la plus grande partie de ses membres tiennent du peuple leur mandat. Naturellement, ce changement ne s'appliquerait aucunement aux sénateurs actuels. Ceux-ci sont donc entièrement désintéressés dans la présente discussion—leur siège ne courant aucun danger. Les sénateurs actuels occuperaient sous le régime de ce changement une aussi forte position à côté d'un petit nombre de sénateurs élus que si ceux-ci n'existaient pas, vu que les sénateurs à élire ne le seraient que graduellement et de temps à autre. Personne ne saurait être d'avis qu'il serait sage ou prudent de proposer qu'un grand nombre de sénateurs fussent élus dans le même temps. Quelque soit le changement à opérer dans la constitution du Sénat, il faut qu'il soit graduellement exécuté d'année en année. Ce n'est pas l'opinion du gouvernement que j'exprime présentement, vu que le sujet en question n'a jamais été discuté par le cabinet—n'ayant jamais été considéré comme une question d'une solution praticable. La presse ne semble pas la considérer sous le même point de vue. En effet, bien que l'avis de la présente proposition ait été inscrit sur le feuilleton il y a déjà quelques semaines, les principaux journaux du Canada n'ont encore exprimé aucune opinion pour ou contre ce projet, et je suis, moi-même, d'avis que le changement proposé par cette motion n'est pas nécessaire. Toutefois, je suis susceptible de me tromper. Mon honorable ami, l'honorable sénateur de Middlesex, a exprimé si franchement, si savamment et si éloquemment ses vues sur la présente question que l'on serait content d'être persuadé par un aussi habile avocat. Je serai heureux d'entendre les opinions d'autres honorables sénateurs.

L'honorable M. LOUGHEED : Nous avons de l'obligation à l'honorable sénateur de Middlesex (l'honorable M. Ross) d'avoir, comme il l'a fait, discuté la présente question, et des suggestions qu'il nous a soumises. Je ne puis, cependant, dire que je suis entièrement en faveur de sa proposition qui est maintenant devant nous. Cette proposition comporte plusieurs considérations, et, il me semble, si j'en juge par le désir qu'il a manifesté d'accroître l'utilité du Sénat, qu'il est disposé à recourir à un changement très radical—et, entre parenthèse, très discutable—pour atteindre le but qu'il vise. Nous lui avons aussi de l'obligation des diverses recommandations qu'il nous a déjà faites de temps à autre, et nous lui en avons particulièrement du savant discours qu'il vient de prononcé sur la question de la réforme du Sénat. Il me semble —bien que je ne veuille pas m'engager maintenant dans le présent débat—que le fond de la question exposée longuement par mon honorable ami, de Middlesex, c'est que le gouvernement n'est pas suffisamment représenté dans le Sénat. Sans vouloir blesser aucunement mon honorable ami qui a si habilement dirigé le Sénat depuis plusieurs années (l'honorable M. Scott), ainsi que mon honorable ami, le ministre qui lui est associé, ici, il ne faut pas se dissimuler le fait que, l'opinion dominante dans le pays comme dans le Sénat est que l'utilité de ce dernier doit être proportionnée à la représentation du gouvernement dans le Sénat même. Cette opinion ne fera que s'accentuer davantage. Naturellement, si le gouvernement du jour persiste à ignorer les fonctions et l'influence que le Sénat devrait exercer—et cela en ne se faisant pas représenter dans le Sénat comme il le fut autrefois—le Sénat perdra graduellement l'in-

fluence qu'il a déjà exercée, et finira par ne plus être considéré que comme un zéro par le public. Toute la question est donc entre les mains du gouvernement. Tant qu'il continuera le politique qu'il a suivie, durant les huit ou dix dernières années, relativement à la représentation des plus importants ministères dans le Sénat, le public ne sera pas satisfait de ce corps. Ce point de vue a particulièrement frappé mon honorable ami, de Middlesex. La question ainsi posée, il s'agit maintenant de savoir comment le gouvernement pourrait être mieux représenté dans le Sénat. Je ne crois pas que la difficulté que soulève cette question serait résolue par l'application du mode proposé par mon honorable ami. Supposé que huit sous-secrétaires soient nommés. Sommes-nous sûrs que le gouvernement ne continuerait pas encore la politique appliquée, aujourd'hui, au Sénat ? L'argument dont s'est servi l'honorable leader de la Chambre serait employé à l'égard des nouveaux représentants des ministères dans le Sénat tel que réformé, savoir : ces sous-secrétaires représenteraient dans le Sénat l'opinion publique, et celle-ci exigerait qu'ils siégeassent dans la Chambre des communes. Selon moi, les affaires publiques peuvent être très bien administrées par le gouvernement tel que maintenant constitué. Je regrette que mon honorable ami, de Middlesex, n'ait pas, avant d'aborder la présente question, procédé à la discussion de l'avis qu'il a donné relativement à la réforme du service civil. Toute la difficulté, selon moi, c'est que les ministres actuels sont si occupés par les questions de patronage, par suite du défectueux système d'après lequel le personnel de ce service est constitué, que l'administration des affaires publiques est négligée et sacrifiée. Relativement à cette question du service civil, la première considération qui s'est imposée jusqu'à présent, est l'avancement des intérêts du parti au pouvoir ,et la distribution du patronage a absorbé le temps des ministres plus sérieusement que ne l'ont fait les affaires publiques.

L'honorable M. SCOTT : Oh, non.

L'honorable M. LOUGHEED : Les admissions faites par mon honorable ami, il y a quelques instants, dissipent tout doute sur ce fait. Il a mentionné les occasions dans lesquelles il s'est trouvé seul, à Ottawa, pour administrer les affaires du gouvernement, et le fait que cette tâche ne s'est pas trouvée au-dessus de ses forces. Or, s'il a été capable de supporter, seul, le poids de cette responsabilité, et exercer les fonctions de tout un gouvernement à la satisfaction du public, je le demande, comment ses collègues emploient-ils leur temps ? Cette déclaration n'implique-t-elle pas sans contredit que le temps de ces ministres doit être employé à des affaires étrangères aux affaires d'intérêt public ? Mon honorable ami a aussi tâché de justifier la ligne de conduite tenue jusqu'à présent par le gouvernement relativement aux renseignements dont le Sénat a besoin. Il a nié que le gouvernement ait refusé de se faire représenter convenablement dans le Sénat, et il a ajouté que, pour ce qui regarde les moyens de se renseigner qu'avait le Sénat, ce dernier n'avait qu'à lire, tous les matins, le " Hansard " des Communes, et que ce rapport officiel des débats des Communes pouvait procurer aux sénateurs tous les renseignements nécessaires sans que le gouvernement ait besoin dans le Sénat d'une représentation ministérielle plus nombreuse que celle qu'il possède, aujourd'hui. Mon honorable ami (l'honorable M. Scott) et son collègue (sir Richard Cartwright), pourraient aussi bien s'absenter de cette Chambre et nous permettre de nous en rapporter entièrement aux renseignements fournis par le " Hansard " des Communes. Chacun de nous se sent humilié chaque fois qu'il demande des renseignements qui lui sont nécessaires pour remplir ses devoirs de sénateur, et s'il ne peut les obtenir des représentants du gouvernement dans le Sénat. Nous sommes tous convaincus que mon honorable ami, le leader de cette Chambre, fait tous ses efforts pour obtenir les renseignements qui lui sont demandés ; mais il est évident—si nous en jugeons par ce qui se passe de jour en jour,—que, très souvent, ces renseignements ne peuvent être obtenus.

L'honorable M. LANDRY : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. LOUGHEED : A peine pourrait-on citer un avis de motion inscrit sur le feuilleton depuis le commencement de la présente session, et auquel il a été

répondu d une manière satisfaisante. Mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, se trouve placé, tous les jours, dans l'humiliante obligation de nous offrir ses excuses, parce qu'il ne peut fournir les renseignements qui lui ont été demandés par le Sénat, et, cependant, il tâche de nous persuader que le gouvernement agit judicieusement en se faisant représenter par un si petit nombre de ministres dans le Sénat. Je ne fais pas les présentes observations dans le but de me poser en censeur, ou de déprécier les vues que mon honorable ami, le sénateur, de Middlesex, nous a données sur le présent sujet et que je considère comme dignes de notre attention ; mais je suis convaincu que son but ne peut être atteint en adoptant la proposition qu'il a si éloquemment soumise à la Chambre.

L'honorable M. McMULLEN : Je désire exprimer ma sincère gratitude et mon admiration à l'honorable sénateur de Middlesex (l'honorable M. Ross) pour le très savant et le très éloquent discours qu'il a prononcé. Il a très bien exposé le sujet qu'il avait à traiter. Nous savons tous que l'obtention de toute réforme importante requiert un patient travail et une longue agitation. C'est la première fois dans l'histoire du Canada qu'un sujet de ce genre a été abordé par un membre de l'une ou l'autre Chambre du parlement, et je n'ai aucun doute qu'avant que plusieurs années se soient écoulées, le gouvernement arrivera à la conclusion que le sujet présenté à la Chambre par l'honorable sénateur de Middlesex est beaucoup plus complexe, après tous, qu'on ne le croyait d'abord. Je partage beaucoup l'avis que l'honorable leader de la gauche (l'honorable M. Lougheed) a éxprimé au sujet du service civil. Le parti maintenant au pouvoir s'éleva fortement, dans la Chambre des communes, lorsqu'il était dans l'opposition, contre le malheureux état du service civil. Cependant, nonobstant le fait que ce parti est au pouvoir depuis plus de dix ans, aucune législation n'a été présentée par lui pour placer le service civil sur un meilleur pied. Son inaction à cet égard est peut-être due au fait que la trop grande abondance d'autres matières a absorbé toute son attention.

L'honorable M. POWER : Une commission nommée pour s'occuper de cette question est sur le point de soumettre un rapport sur lequel—je l'espère—une loi sera basée.

L'honorable M. McMULLEN : J'ai donc raison de dire qu'un bill de cette nature n'a pas encore été présenté. Tous les ans, nous voyons des les crédits budgétaires cette formule ajoutée à certains articles du budget : " Nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil ". Cette formule se voyait sous le gouvernement qui précéda celui que nous avons maintenant comme elle se voit encore aujourd'hui, et, cependant, aucun effort n'a été fait pour placer le service civil sur un pied convenable. Si les vacances qui surviennent dans le service civil étaient remplies par promotions, ou de toute autre manière qu'elles le sont aujourd'hui, le gouvernement ne se verrait pas constamment obsédé par des solliciteurs de positions de toute nature. Je crois qu'une moitié du temps de chacun des ministres de la couronne est employée à recevoir des députations ; à entendre les pressants appels faits par les partisans de l'administration, qui sollicitent des nominations aux diverses positions du service civil. Si nous avions une loi du service civil convenable, sous le régime de laquelle notre service civil serait placé dans une position semblable à celle du service civil en Angleterre, ou même à celle du service civil aux Etats-Unis, ce serait certainement une amélioration, et j'espère que le gouvernement sera bientôt en état de donner son attention à cette importante question. Si nous avions eu des sous-secrétaires, comme la chose est proposée, aujourd'hui, il est probable que cette question serait réglée depuis longtemps. On objecte à ce changement l'augmentation du coût de l'administration, et l'honorable secrétaire d'Etat s'est très catégoriquement prononcé contre toute idée de copier en quoi que ce soit la constitution des Etats-Unis. Je regrette beaucoup, cependant, que nous ayons fait de si nombreux emprunts à nos voisins. Je regrette beaucoup, par exemple, que le gouvernement ait nommé une commission pour faire une enquête sur les opérations des compagnies d'assurance sur la vie du tions de détails, ce dernier se familiariserait avec ces questions. D'après mon expérience —qui ne diffère probablement pas de celle cette dernière législature a réussi à paralyser virtuellement les compagnies d'assu-

rance sur la vie de cet Etat. Notre gouvernement a nommé une commission des assurances sur la vie—et dans quel but l'a-t-il fait ? Ce n'est pas parce qu'il croyait que les compagnies d'assurance sur la vie du Canada étaient corrompues. Pas une de ces compagnies n'a, en effet, manqué de remplir ses obligations depuis un demi siècle ; mais notre gouvernement, en présence de la critique et des révélations faites sur les compagnies d'assurance des Etats-Unis, s'est imposé les frais d'instituer une commission qui a coûté au pays à peu près $300,000. Je ne doute aucunement que notre gouvernement n'ait agi sincèrement et honnêtement; je suis convaincu que notre gouvernement a voulu simplement se rendre parfaitement compte des conditions d'existence de nos compagnies d'assurance sur la vie. Si nous avions eu dans le parlement un sous-secrétaire du ministère des Finances, parfaitement au courant des opérations de ces compagnies, il est probable que la commission des assurances n'eût jamais été nommée, et que nous aurions pu ainsi éviter tous les frais qu'elle a occasionnés. Cette commission eût été inutile.

L'honorable M. POWER : Ce sous-secrétaire dont les attributions eussent été très variées et très étendues, aurait-il pu être plus au courant des opérations de ces compagnies d'assurance que ne l'est le surintendant des assurances ?

L'honorable M. McMULLEN : La chose est possible. Le surintendant des assurances, sans doute, est entièrement sous la direction du ministre des Finances.

L'honorable M. POWER : Comme le serait un sous-secrétaire, lui-même.

L'honorable M. McMULLEN : Mais le ministre des Finances est tellement surchargé de devoirs et d'occupations diverses qu'il ne peut personnellement donner à tout ce qui tombe dans ses attributions l'attention que l'on pourrait attendre d'un sous-secrétaire. Si le ministre des Finances avait un sous-secrétaire parlementaire pouvant personnellement s'occuper des questions de détails, il se familiariserait avec ces questions. D'après mon expérience—qui ne diffère probablement pas de celle de tout autre membre de cette Chambre—si vous allez voir les ministres à leur bureau, vous les trouvez si occupés que vous ne pouvez pas avoir dix minutes d'entretien avec eux. Ils sont virtuellement surchargés d'occupations. J'ai eu souvent l'occasion de me rendre aux bureaux des ministres sans pouvoir obtenir une minute d'audience. Il faut attendre pendant une couple d'heures, en compagnie de nombreuses personnes qui attendent, elles aussi, pour obtenir une entrevue. Je suis allé voir déjà le ministre de la Justice, qui est maintenant juge en chef de la cour suprême du Canada. Il m'a fallu attendre, pendant des heures, avant d'être admis en la présence de ce ministre. Il me dit : "Je ne puis vous donner que deux ou trois minutes, vu qu'il faut que je me rende au conseil, et je n'ai pas, par conséquent, le temps de parler maintenant de l'affaire qui vous amène ici". Or, les représentants du peuple ne devraient pas être exposés à des expériences de cette nature. Ils devraient avoir les facilités dont ils ont besoin de soumettre leurs vues au gouvernement. Si le système proposé par mon estimable ami était adopté, vous pourriez, si le ministre ne pouvait être rencontré, vous adresser au sous-secrétaire auquel vous pourriez présenter votre cas, et de cette façon votre affaire serait l'objet de l'attention qu'elle mérite. Pour ma part, je ne prétends pas être en état de juger si l'adoption du système exposé par l'honorable sénateur de Middlesex serait généralement désirable. Les arrangement sur lesquels cet honorable sénateur s'est appuyé m'ont favorablement impressionné. Il nous a démontré clairement qu'un changement est nécessaire, et c'est ce que je crois, moi-même. Le Sénat, certainement, devrait être plus occupé qu'il ne l'a été jusqu'à présent. Quant à la presse du Canada, elle ne m'intéresse pas plus qu'elle ne s'intéresse aux sénateurs. La presse ne paraît aucunement s'intéresser au Sénat. C'est peut-être parce que les sénateurs ne sont pas électifs ; ou parce qu'ils ne sont pas obligés de rendre compte au peuple de leur conduite parlementaire, et de subir ainsi l'épreuve de l'opinion publique. La presse a cessé de s'intéresser au Sénat parce qu'elle croit que le Sénat n'est pas digne de son intérêt. La meilleure ligne de conduite à tenir, est de nous efforcer de faire, à l'avenir, sentir notre influence; ou de prendre une attitude tran-

chée sur les affaires publiques qui attirent l'attention de la presse. Quant à l'opinion exprimée par l'honorable secrétaire d'Etat en faveur de l'élection des sénateurs par le peuple, je sais que c'est le point de vue populaire à adopter. Dans certaines parties du pays l'on est d'avis que le Sénat devrait être aboli ou électif. Je ne vois pas quelle grande amélioration il y aurait en faisant du Sénat un corps électif, bien que l'opinion publique pousse dans cette direction.

Je suis convaincu que les électeurs aimeraient à élire, eux-mêmes, tous les hommes qui les représentent dans le parlement, et si nous devons maintenir une seconde chambre législative à Ottawa, les électeurs voudraient avoir la liberté de choisir les hommes devant siéger dans ces chambres. Il n'y a aucun doute sur ce point, et modifier la constitution du Sénat dans ce sens, c'est, je le répète, agir dans le sens populaire ; mais serait-ce conforme aux intérêts publics ; serait-ce la meilleure ligne de conduire à tenir ? Je ne suis pas prêt à le dire. Sous l'application de la présente constitution—qui fonctionne depuis l'établissement de la confédération—si le mode en vigueur pour le choix des sénateurs était bien administré, le Sénat recevrait un grand nombre d'hommes précieux qui ne voudraient jamais entreprendre la tâche de contester un siège ; qui n'ont ni le temps, ni le goût, ni l'ambition de se trouver un district électoral et s'imposer les fatigues inhérentes aux luttes électorales pour obtenir un mandat parlementaire. D'un autre côté, une lutte électorale pour l'obtention d'un siège dans le Sénat serait plus ardue qu'une lutte électorale pour l'autre Chambre, parce que le terme du sénateur serait très probablement plus long et le collège électoral plus étendu que le terme du député aux Communes et le district électoral de ce dernier. Plus le terme serait long et plus l'étendue du collège électoral serait grande plus deviendrait onéreuse et fatigante la tâche de celui qui briguerait les suffrages du peuple. Je ne vois pas en quoi le mode électif l'emporterait sur le mode de nomination par la couronne. Je suis sous l'impression que, sous l'application du mode actuel—convenablement administré—c'est-à-dire sous sa présente organisation, le Sénat est en état de faire un travail tout aussi efficace que s'il était électif.

L'honorable M. FERGUSON : Je soulève une question d'ordre. La motion qui est maintenant devant la Chambre ne s'applique pas à la constitution du Sénat, et toutes ces remarques sont évidemment hors de la question, parce qu'elles s'appliquent à un sujet qui n'est pas devant la Chambre. Nous avons sur le feuilleton un autre avis de motion qui concerne ce sujet.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur ne fait que suivre son chef.

L'honorable M. McMULLEN : Mes remarques sont une réponse à celles de l'honorable secrétaire d'Etat. Mon honorable ami aurait dû se trouver ici, et rappeler à l'ordre l'honorable secrétaire d'Etat. Mon honorable ami, l'honorable sénateur de Middlesex, a traité son sujet très savamment et très éloquemment. Il est difficile de dire quel accueil son discours recevra dans le pays et dans la presse, comme l'a fait remarquer l'honorable secrétaire d'Etat ; mais après tout, il arrive très souvent que de petites choses deviennent, en se développant, des choses très importantes. Un nuage pas plus large que la main d'un homme s'agrandit et nous apporte, dans quelques instants, une terrible tempête. Il est donc difficile de dire ce que produira, avant que quelques années se soient écoulées, la semence jetée en terre, aujourd'hui, sur cette question du Sénat.

L'honorable M. POWER : Je propose l'ajournement du débat jusqu'à mercredi prochain.

La motion est adoptée.

MICHEL SIMEON DELISLE.

INTERPELLATION.

L'ordre du jour est appelé comme suit :

Par l'honorable M. LANDRY :

1. En aucun temps, après les élections générales de 1896, M. Michel Siméon Delisle, de la paroisse de Portneuf, dans le comté de Portneuf, marchand et, depuis 1900, membre de la Chambre des communes, a-t-il touché un montant d'argent quelconque venant du trésor fédéral?
2. Dans l'affirmative, quand, combien et pour quel objet, chaque fois?

L'honorable M. SCOTT : Une réponse à cette interpellation requerrait des recherches dans tous les ministères, et il m'est impossible de faire exécuter parfaitement ce travail dans tous ces départements. Si l'honorable sénateur demandait un ordre de la Chambre à cette fin, il serait expédié avec toutes les autres affaires de routine aux divers ministères, et de cette façon, les renseignements demandés seraient obtenus, à moins que l'honorable sénateur ne me mette sur une voie plus directe.

L'honorable M. LANDRY : Avec le consentement de la Chambre, je demande que la présente motion soit considérée comme la demande d'un ordre de la Chambre.

L'honorable M. SCOTT : Oui, elle peut être ainsi transformée en une motion demandant le dépôt d'un rapport.

REJET DE BILLS PAR LA CHAMBRE DES COMMUNES.

MOTION.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je propose :

Qu'un ordre de la chambre soit donné pour la production sur le bureau du Sénat d'un état montrant:—

1. Le titre de chaque projet de loi transmis par le Sénat à la Chambre des communes, chaque année, depuis 1867 à 1907, inclusivement, et qui a été amendé (a) par la Chambre des communes, ou (b) rejeté par celle-ci.
2. Le titre de chaque bill transmis au Sénat, chaque année, par la Chambre des communes, depuis 1867 à 1907, inclusivement, qui a été amendé (a) par le Sénat, ou (b) rejeté par ce dernier.
3. Le nombre total des projets de loi de chaque année, mis en tableaux pour quatre périodes: (a) 1867 à 1874, la première session inclusivement; (d) de 1896 à 1907, inclusivement.

La motion est adoptée.

ETAT DES CONTRATS ET PRIMES D'ASSURANCE DU SERVICE CIVIL.

L'honorable M. FERGUSON : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire appeler l'attention de la Chambre sur un sujet auquel j'ai fait allusion, il y a quelques jours, relativement à l'état des contrats d'assurance du service civil dont la production annuelle devant le parlement est requise par la loi dans les trente premiers jours de la session qui suivra immédiatement la date de cet état. J'ai demandé à mon honorable ami, il y a environ une semaine, des renseignements, et il m'a répondu qu'il appellerait l'attention du département des assurances sur ce sujet. Je lirai la loi relativement à l'état en question, afin que la Chambre sache comment nous sommes traités. L'année dernière, cette question fut soulevée, et l'on constata que l'état que je viens de mentionner avait été déposé devant la Chambre des communes ; mais n'avait pas été également soumis au Sénat. Il y eut alors un débat quelque peu aigre sur ce sujet, et, subséquemment, le rapport demandé fut produit. La loi concernant l'assurance du service civil de 1893, article 17, se lit comme suit :

Le surintedant devra, dans les trois mois qui suivront le trentième jour de juin de chaque année, dresser pour le ministre un état indiquant le montant reçu comme primes durant les douze mois finissant audit trentième jour de juin, pour tous les contrats d'assurance passés avant ladite date, et le montant de toutes les sommes payées à leur égard durant la même période de temps, le nombre des nouveaux contrats faits depuis l'état précédent, et le chiffre total de ces contrats, ainsi que tous autres détails et particularités qui seront jugées à propos.

Le ministre soumettra cet état au parlement dans les trente premiers jours de la session qui suivra immédiatement la date dudit état.

Le 30 juin, le devoir du surintendant des assurances était de dresser pour le ministre l'état mentionné dans la loi que je viens de lire. Je ne puis concevoir pourquoi la chose n'a pas été faite. Dans les trente premiers jours de la session qui suivra immédiatement la date de cet état, le devoir du ministre est de déposer cet état devant le parlement, et, cependant, le Sénat est encore, aujourd'hui, obligé de demander et de solliciter avec instance la production de ce document, vu que le parlement ne l'a pas encore reçu. On nous traite réellement avec mépris.

L'honorable M. SCOTT—Mon honorable ami est très injuste. Je ne puis me rappeler tout ce qui doit être déposé sur le bureau de la Chambre. Après que mon honorable ami eut demandé le dépôt de ce document, j'ai adressé cette demande au surintendant des assurances, et ce dernier m'a répondu que ce rapport n'était pas encore imprimé. J'ai répliqué alors au surintendant : " Vous en avez, sans doute, une copie ", et le surintendant m'a répondu qu'il en avait une. Je lui ai ensuite demandé de

m'en fournir une copie. Il m'a répondu qu'il le ferait. J'ai reçu cette copie et je la déposerai demain devant le Sénat. J'ai appelé l'attention du surintendant sur le fait que cet état aurait dû être dressé et imprimé dans les premier jours de la session, et que l'abstention de le faire était une irrégularité.

L'honorable M. FERGUSON : Pourquoi la loi n'a-t-elle pas été observée ?

L'honorable M. SCOTT : Cette abstention et très irrégulière. Lorsque mon honorable ami a attiré mon attention sur ce fait, j'en ai donné avis au surintendant, et ce dernier a préparé une copie de l'état en question, et je la déposerai, demain, sur le bureau du Sénat.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suis surpris que l'honorable sénateur de Marshfield soit désappointé, parce que les dispositions de la loi des assurances ne sont pas observées, vu la conduite tenue par le gouvernement dans le passé. Je me souviens d'avoir appelé déjà l'attention sur un flagrante violation de la loi concernant le commerce de cabotage. La réponse donnée alors par mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, fut que l'on avait agi dans l'intérêt du pays, sans se soucier des dispositions de la loi. Je ne vois donc pas pourquoi mon honorable ami de Marshfield (l'honorable M. Ferguson) serait surpris aujourd'hui, de ce que l'on traite encore la loi avec mépris lorsque l'occasion de plaire à une certaine classe se présente.

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois pas m'être rendu coupable d'une discourtoisie si flagrante.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL L'honorable leader peut voir dans le rapport des débats la réponse qu'il donna. Il nous dit alors que l'intérêt public avait engagé le gouvernement à permettre le commerce de cabotage. Cette déclaration fut faite contrairement aux dispositions de la loi; mais l'honorable leader de la Chambre était alors d'avis que, pourvu que l'intérêt public le requérait, il ne fallait pas s'occuper des dispositions de la loi—et c'est dans ce sens qu'il s'exprima.

L'honorable M. SCOTT : Nous sommes en voie de révoquer les arrêtés que le conseil a pris durant la période de pouvoir de mon honorable ami, ainsi que quelques autres pris plus récemment, accordant aux pays étrangers le privilège de faire le commerce de cabotage le long de nos côtes.

L'honorable M. LOUGHEED : L'occasion à laquelle il est fait allusion est celle dans laquelle des navires étrangers sont venus à Fort-William et à Port-Arthur pour transporter des cargaisons de grain de ces ports à d'autres ports canadiens.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il n'y a pas d'arrêté du conseil mettant de côté la loi statutaire. La loi régissant le commerce de cabotage—en ce qui concerne les naufrages—fut modifiée après le retour de la députation envoyée à Washington, alors qu'un accord fut conclu sur ce sujet entre les deux pays, mais ce changement fut fait par le parlement et non par arrêté du conseil.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivant sont présentés et lus une première fois :

Bill (n° 16) concernant la " South Ontario Pacific Railway Company ".—(L'honorable M. McMullen.)

Bill (n° 22) concernant la " McLeod, Cardston and Montana Railway Company. —(L'honorable M. Talbot.)

Bill (n° 34) concernant la compagnie dite " The Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool Railway Company.—(L'honorable M. McHugh.)

Bill (n° 39) concernant la " Kamloops and Yellowhead Pass Railway Company.—(L'honorable M. Bostock.)

Le Sénat s'ajourne à 3 heures, demain.

SENAT.

Séance du vendredi, 31 janvier 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures p.m.

REPRESENTATION FRANÇAISE DANS LE SENAT.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Est-ce l'intention du gouvernement de travailler à la réforme du Sénat en donnant à cette branche du parlement une représentation plus complète et plus juste de l'exécutif et en appelant dans cette représentation des hommes appartenant à l'élément français du Dominion?

L'honorable M. SCOTT: La distribution des ministres entre la Chambre des communes et le Sénat dépend entièrement des conditions existantes. Il serait très difficile, à présent, de se conformer aux vues exprimées dans la présente interpellation. Il faudrait pour s'y conformer que des membres du gouvernement, qui siègent dans l'autre Chambre comme représentant certains comtés, renonceraient à cette position pour accepter un siège de sénateur, et il n'y a pas actuellement un seul collège de sénateur vacant dans la province de Québec. La demande qui est maintenant faite ne peut donc être accordée. Il fut un temps, dans le Sénat, durant la période comprise entre les années 1874 et 1878, où j'ai eu la satisfaction d'avoir dans le Sénat un collègue français comme ministre. Ce fut d'abord l'honorable Letellier de St. Just, et ensuite l'honorable Alphonse Pelletier. Mais sous le gouvernement qui suivit cette période, il n'y eut dans le Sénat, pendant quelques années, deux ministres de langue anglaise, si ma mémoire ne me fait pas défaut. Ce furent sir Alexander Campbell et l'honorable M. Aikens. Des changements survinrent de temps à autre, durant une période de dix-huit années. Quelquefois, il y eut dans le Sénat un troisième ministre. Ce fut ordinairement un membre sans portefeuille du gouvernement. Mais le nombre des ministres sénateurs n'est déterminé par aucune règle. Quelqu'un jouissant d'une meilleure mémoire que la mienne, vient de me rappeler que l'honorable M. Angers siégea aussi comme ministre dans le Sénat pendant quelque temps, et il n'y eut jamais dans le Sénat un ministre des Finances.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable M. Desjardins siégea aussi comme ministre dans le Sénat.

L'honorable M. CASGRAIN : Il se présenta ensuite aux élections d'un comté et fut défait.

L'honorable M. SCOTT : Le temps viendra, peut-être, où il y aura un ministre des Finances comme sénateur ; mais je ne puis dire quand. Comme les circonstances varient dans la vie politique, il viendra, sans doute un temps, ainsi qu'on l'a vu dans le passé, où un ministre des Finances siégera dans le Sénat.

L'honorable M. LANDRY : Je constate que mon honorable ami se souvient mieux des choses arrivées depuis longtemps que des choses récentes.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami nous dira-t-il à quelle proposition il a fait allusion dans la première partie de ses remarques? J'ai cru comprendre qu'il a voulu parler d'une certaine mesure projetée par le gouvernement ; que cette mesure devait nous être soumise ; qu'elle nous proposerait, probablement, une représentation ministérielle additionnelle dans le Sénat.

L'honorable M. SCOTT : Oh, non !

L'honorable M. LOUGHEED : Quelle est donc la nature de la proposition à laquelle mon honorable ami a fait allusion?

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai annoncé aucun projet de loi dans ce sens. D'après mon souvenir, j'ai dit que la distribution des membres du gouvernement dans la Chambre des communes et du Sénat dépendrait des conditions existantes ; que, s'il devient nécessaire qu'il y ait dans le Sénat un ministre de langue française, de la province de Québec, il faudra qu'un ministre de la Chambre des communes renonce à son mandat de député à cette dernière Chambre, et je ne crois pas que ce serait d'une saine politique. J'ai fait remarquer que, dans le passé, et de temps à autre, les conditions ne se sont pas trouvées les mêmes, et que, lorsque j'ai eu l'honneur de siéger la première fois du côté du gouvernement dans le Sénat, c'est-à-dire en 1874, et pendant quelques années, à partir de cette date, j'eus le plaisir, pendant une année ou deux, d'avoir un collègue français, l'honorable M. Letellier de St. Just. Il devint ensuite lieutenant-gouverneur, et, plus tard, l'honorable Alphonse Pelletier siégea comme ministre ici. En 1878 ou 1879, lorsque le gouvernement fut changé, et pendant plusieurs années après, d'après mon souvenir, il y eut

dans le Sénat deux ministres de langue anglaise—sir Alexander Campbell et l'honorable M. Aikens—et, à une date plus récente, et pendant une période comparativement courte, un sénateur de langue française, représentant dans le cabinet l'élément français de la province de Québec, eut l'honneur d'occuper un siège dans le Sénat.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami n'est pas un homme doué d'une bien grande fécondité. Autrement, il verrait sans effort que la difficulté qu'il y a à donner dans le Sénat un représentant du cabinet, n'est pas aussi grande qu'il semble le croire. Dans d'autres occasions, nous avons eu dans le Sénat des ministres sans portefeuille. Je rappellerai à mon honorable ami le ministre actuel du Revenu de l'intérieur, qui, pendant quelques années, représenta le gouvernement dans le Sénat comme ministre sans portefeuille. Mais si les honorables sénateurs représentant à la droite de cette Chambre l'élément français de la province de Québec, sont assez complaisants pour ne pas insister sur le droit à ce qu'un représentant de leur nationalité dans le cabinet ait son siège dans le Sénat, cette Chambre, naturellement, devra accepter leur désintéressement. Mais je feral remarquer à mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, qu'il ne manque pas de sénateurs français de la province de Québec, pouvant représenter très bien le gouvernement dans le Sénat sans avoir un portefeuille. Une pareille représentation rendrait de grands services dans l'expédition d'affaires publiques qui ne sont pas traitées aujourd'hui comme elles devraient l'être.

NOMINATIONS DU SENAT.

MOTION.

L'honorable M. WILSON, (en l'absence de l'honorable M. Domville) : Je propose :

Qu'un ordre de la chambre émane pour un état indiquant les nominations au Sénat depuis la confédération, la date de chacune d'elles et la date à laquelle ils ont cessé d'être sénateurs.

L'honorable M. POWER : Je crois que l'honorable sénateur de Rothsey désire que l'état demandé comprenne aussi les sénateurs nommés lors de l'établissement de la confédération. Pour que cet état soit complet, il faut y inclure cette dernière liste de sénateurs.

Hon. M. SCOTT.

Le PRESIDENT : L'état doit comprendre les nominations faites depuis l'établissement de la confédération.

LA CHARGE DE LIEUTENANT-GOUVERNEUR DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY : Avant que l'ordre du jour soit appelé, l'honorable ministre dirigeant pourrait-il nous dire si des démarches ont été faites au sujet de la nomination d'un successeur au lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec, dont le terme expire aujourd'hui ? Demain sera le premier jour d'un troisième terme pour ce lieutenant-gouverneur, ou le premier jour du premier d'un nouveau lieutenant-gouverneur pour la province de Québec. Je présume que le gouvernement a pris des mesures concernant cette affaire. En 1903, le lieutenant gouverneur actuel fut continué par un arrêté du conseil daté du 1er février; mais cet arrêté ne fut publié qu'en juillet. Un arrêté du même genre a été, peut-être, pris aujourd'hui, et nous aimerions à le savoir avant le mois de juillet ou le mois de septembre prochain. Je présume que le gouvernement s'est occupé de cette question et il me semble qu'il devrait nous mettre dans sa confidence.

L'honorable M. SCOTT : J'ai beaucoup d'obligation à l'honorable sénateur de son renseignement. J'ignorais que le terme du lieutenant-gouverneur de Québec expirait aujourd'hui. Je crois que la constitution pourvoit à la prorogation du terme, si le gouvernement néglige de s'occuper immédiatement de cette question.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable leader de la Chambre a oublié l'opinion émise par l'ex-ministre de la Justice, qui siégeait dans le Sénat. Ce dernier nous a dit alors que le gouvernement n'avait pas le droit de proroger le terme d'un lieutenant-gouverneur sans que ce dernier fut nommé de nouveau à cette charge. L'honorable sénateur de Stadacona désire simplement savoir si le gouvernement a l'intention d'accorder au lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec un troisième terme, ou si cette question a été discutée par le gouvernement. L'honorable ministre dirigeant est peut-être en état de répondre que l'affaire est maintenant

l'objet de la sérieuse attention du gouvernement.

L'honorable M. SCOTT : Je regrette de ne pouvoir donner le renseignement qui m'est présentement demandé. Je ne puis le faire parce que la question n'a pas encore été soumise au conseil.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable ministre attend peut-être pour donner ce renseignement que l'on ait décidé aux Etats-Unis d'accorder un troisième terme à Roosevelt.

INDIGENCE A TORONTO.

L'honorable M. POIRIER : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire attirer l'attention de la Chambre sur la dépêche suivante, qui a paru dans l' " Evening Journal " :

CENT ENFANTS MORTS DE FAIM.

Une bien pénible nouvelle de Toronto.—Plusieurs mères réduites à une indigence extrême et mourant aussi de faim.

Toronto, 30 janvier.—Plus d'une centaine d'enfants sont morts de faim depuis le jour de l'an. Pendant les dernières vingt-quatre heures, rapporte Mlle Cook, attachée à la société " Nursing-at-Home, Toronto Mission Union ", dans une entrevue, " les garde-malades " de cette institution avaient sous leurs soins huit cas de jeunes enfants recueillis et mourants de faim. Dans chacun de ces cas le père est sans travail.

Le rapport de ces garde-malades expose le fait que la plus extrême indigence règne dans certains quartiers. Au cours de ses vingt-quatre années d'expérience dans l'œuvre de l'institution à laquelle elle est attachée, Mlle Cook déclare qu'elle n'a jamais vu rien qui approche des cas de détresse dont elle a été témoin. Depuis, les jeunes enfants qu'elle a vus languissants dans la détresse, sont morts de privation, ou par suite du fait que leurs mères étaient, elles-mêmes, mourantes de faim—et cela dans cette cité de Toronto, si fière de ses bonnes œuvres et des grands avantages qu'elle offre à ses habitants.

Voilà un état de choses bien malheureux. Constater des cas de détresse de ce genre dans certaines villes du Canada serait de nature à nous affliger ; mais découvrir de pareils cas dans une cité comme Toronto, est tout à fait renversant. Comment peut-il se faire que dans une cité comme Toronto, qui jouit si justement de la réputation d'être la cité modèle au point de vue de ses institutions religieuses et de sa moralité; ou au point de vue de tout ce qui constitue une cité chrétienne, ait oublié d'insérer dans son décalogue le premier commandement—qui est la charité. Alors que j'étais encore tout jeune, on m'apprit de mettre de côté un centin, ou un vieux timbre postal, destiné à l'œuvre qui se voue, en Chine, au soulagement des enfants trouvés dans une condition désolante comme l'est celle de ces enfants de Toronto, auxquels je viens de faire allusion. Le cas de Toronto que je viens de rapporter s'impose, suivant moi, à l'attention du gouvernement actuel. Ce dernier devrait secourir ces malheureux indigents mourant de faim. Ne serait-il pas à propos d'ajouter à la liste déjà longue de nos comités permanents dont mon honorable ami de Middlesex (l'honorable M. Ross) voudrait augmenter le nombre—un autre comité permanent chargé de s'enquérir et de protéger les indigents de la cité de Toronto?

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une troisième fois:

Bill (n° 24) concernant la " West Ontario Pacific Railway Company ".—(L'honorable M. McMullen.)

Bill (n° 26) concernant la compagnie dite " The Manitoba and North-Western Railway Company ".—(L'honorable M. Watson.)

Bill (n° 13) concernant la " British Columbia Southern Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (n° 14) concernant la compagnie dite " The Sampbellford, Lake Ontario and Western Railway Company ".—(L'honorable M. Beith.)

Bill (n° 15) concernant l' " Esquimalt and Nanaimo Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE LES INCENDIES DITE " OCCIDENTAL FIRE INSURANCE COMPANY ".

INTERPELLATION.

L'honorable M. WATSON : Je propose la deuxième lecture du bill (B) intitulé : Loi concernant la " Occidental Fire Insurance Company ".

L'honorable M. LANDRY : J'appelle l'attention sur le fait que les articles six jusqu'à l'article douze sur le feuilleton de l'ordre des travaux ne sont pas imprimés en anglais.

L'honorable M. WATSON : Ils sont imprimés en français.

L'honorable M. LANDRY : Mais non en anglais.

L'honorable M. WATSON : Nous ne soulevons aucune objection.

L'honorable M. LANDRY : Je réclame le droit de les faire imprimer en anglais comme en français.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur s'oppose-t-il à la deuxième lecture pour le fait qu'il vient de signaler?

L'honorable M. LANDRY : Certainement.

Le PRESIDENT : Plaît-il à la Chambre que les articles six jusqu'à douze du feuilleton de l'ordre des travaux soient suspendus jusqu'à mardi prochain?

Les articles six jusqu'à douze sur le feuilleton sont suspendus jusqu'à mardi prochain.

L'honorable M. WATSON : L'honorable sénateur se trompe pour ce qui regarde le présent bill. J'ai sous la main la version anglaise de ce bill.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à mardi prochain, à 4 heures p.m.

SENAT.

Séance du mardi, 4 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

NOMINATION DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY : Avant que l'ordre du jour soit appelé, j'appelle l'attention de l'honorable ministre dirigeant sur une dépêche publiée dans le "Globe", de Toronto, et datée de la capitale fédérale. Elle se lit comme suit :

Hon. M. LANDRY.

Sir Louis Jetté—Le Gouvernement n'a pas l'intention de nommer un nouveau lieutenant-gouverneur.

(Dépêche spéciale au "Globe".)

Ottawa, 2 février.—Le Gouvernement n'a pas l'intention de s'occuper, du moins prochainement, de la nomination d'un nouveau lieutenant-gouverneur pour la province de Québec en remplacement de sir Louis Jetté, dont le second terme dans le poste de lieutenant-gouverneur vient justement d'expirer. D'après le statut, un lieutenant-gouverneur continue d'exercer ses fonctions jusqu'à ce que son successeur soit nommé. Le Gouvernement ne voit aucune raison pourquoi sir Louis ne continuerait pas de représenter la couronne à Québec comme lieutenant-gouverneur.

Je voudrais savoir si ce rapport communiqué à la presse libérale et refusé au Sénat, vendredi dernier, est bien fondé ou non ? Je ne vois pas pourquoi les journaux seraient mis dans la confidence du gouvernement sur un fait de cette nature, tandis que la même faveur serait refusée au Sénat, et pourquoi des rapports comme celui dont il s'agit, seraient communiqués à la presse sans l'être au parlement. L'honorable leader du Sénat nous a déclaré, l'autre jour, que rien n'avait été fait ; que l'affaire n'avait pas été prise en considération ; que personne n'y avait songé. S'il en est réellement ainsi, la dépêche que je viens de lire est entièrement erronée. Si non, l'honorable leader de la Chambre ne sait pas ce qui s'est passé dans le conseil.

L'honorable M. SCOTT : J'ai fait, l'autre jour, une déclaration que la Chambre était, suivant moi, tenue d'accepter. Je ne crois pas que moi et mes collègues du gouvernement devions être tenus responsables de ce qui est publié dans les journaux. Ceux-ci tirent leurs propres conclusions. Les "reporters" sont des hommes passablement habiles. Ils sont tenus de tenir le public au courant des nouvelles, et, naturellement, leur imagination leur fait inventer, parfois, des choses contraires aux faits réels. Personne ne saurait y trouver à redire, et personne, non plus, n'est obligé de considérer comme une parole d'évangile ce que les gazettes rapportent. Les gazettes devancent généralement l'opinion publique. Mais j'ai fait à cette Chambre une déclaration que celle-ci a acceptée, et qu'elle était tenue d'accepter comme bien fondée. Je le répète : l'affaire en question n'a été aucunement prise en considération.

LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE L'ALBERTA OCCIDENTAL.

PREMIERE LECTURE.

Le bill suivant est présenté et lu une première fois :

Bill (K) intitulé : "Loi concernant la compagnie de chemin de fer de l'Alberta occidental".—(L'honorable M. DeVeber.)

L'honorable M. FERGUSON : Avant que le présent bill soit lu une première fois, j'aimerais à savoir s'il se rapporte à un nouveau chemin de fer, et, dans l'affirmative, s'il contient la déclaration que cette entreprise est à l'avantage général du Canada ? C'est seulement à la première lecture d'un bill que nous pouvons appliquer le règlement sur ce point. C'est pourquoi lorsqu'un membre présente un bill, il doit dire à la Chambre s'il contient cette déclaration ou non.

Le PRESIDENT : Le présent bill a pour objet d'obtenir une prorogation de délai.

Le bill est lu une première fois.

LES FRONTIERES DU MANITOBA.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BERNIER : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je voudrais savoir de l'honorable ministre dirigeant si nous pouvons attendre bientôt la présentation d'un bill concernant les frontières du Manitoba ? Ce bill est prévu dans le discours du trône, et je voudrais savoir si le gouvernement sera bientôt prêt à soumettre cette mesure.

L'honorable M. SCOTT : Il sera présenté en temps et lieu. Comme nous le savons tous, la Chambre des communes est maintenant passablement occupée. Elle n'a encore terminé aucune besogne—une grande partie de son temps ayant été absorbée par la discussion du traité français ; du bill des assurances et d'autres matières importantes. Quant au bill concernant la nouvelle frontière de Manitoba, son tour viendra en temps et lieu.

L'honorable M. FERGUSON : Pourquoi, donc, n'est-il pas présenté en premier lieu dans le Sénat ?

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je demander à mon honorable ami si des négociations ont eu lieu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Manitoba relativement à l'extension de cette nouvelle frontière ?

L'honorable M. SCOTT : Il n'y en a pas eu très récemment. Il y a quelques jours, une pétition a été adressée au gouvernement. Je ne sais pas si elle a circulé parmi les sénateurs. Cette pétition donne les raisons à l'appui de l'extension de la frontière du Manitoba tant du côté de l'est que du côté nord. Si ce n'est cette pétition, aucune correspondance, que je sache, n'a été échangée.

L'honorable M. LOUGHEED : Il y a quelques semaines, dans un débat qui eut lieu dans la législature du Manitoba, le gouvernement de cette province a déclaré que les autorités fédérales n'avaient fait aucun cas des réclamations du Manitoba ; n'avaient aucunement discuté cette question avec lui, et, en réalité, avaient refusé d'examiner les diverses représentations faites de temps à autre relativement à l'extension de la frontière de cette province. Cependant, j'infère de ce que vient de dire mon honorable ami que le gouvernement fédéral est maintenant en voie de préparer un bill relatif à la frontière du Manitoba, et qu'il sera présenté prochainement au parlement.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas lu le débat auquel l'honorable sénateur fait allusion, et sur lequel mon attention n'a pas été appelée. Cette question fut soulevée lorsque les représentants du Manitoba sont venus discuter, ici, la question d'augmenter la subvention allouée à cette province. Il y avait alors des raisons qui empêchaient le gouvernement de s'occuper de cette question de reculer les limites de la province du Manitoba ; mais elle n'a pas été perdue de vue. Le Manitoba n'a pas beaucoup souffert jusqu'à présent de la manière dont ses limites ont été fixées ; mais cette province recevra en temps et lieu sa juste part du territoire canadien. Elle essaie, cependant, de trouver dans cette question un sujet de grief contre le gouvernement central.

L'honorable M. LOUGHEED : Au point de vue constitutionnel le gouvernement fé-

déral n'a pas le droit de présenter un bill à l'effet d'étendre les frontières du Manitoba, à moins qu'il n'y ait eu des négociations à cette fin avec cette province.

L'honorable M. SCOTT : Pendant dix-huit ans, l'ancien gouvernement appuyé par mon honorable ami, n'a pas songé à demander une extension des limites du Manitoba. Or, pendant que le parti de mon honorable ami était au pouvoir et qu'il créait la province du Manitoba, n'aurait-il pas pu donner, lui-même, à cette province une extension raisonnable ? Nous n'avons pas, toutefois, remarquer que la province du Manitoba se soit trouvée dans l'intervalle dans une position très désavantageuse par suite de l'exiguité de ses limites. Mais elle recevra, je le répète, en temps et lieu, une juste proportion des terres disponibles de la couronne, et j'espère que la chose se fera même au cours de la présente session. Je ne sache pas que rien s'oppose à ce que cette question soit définitivement réglée, durant la présente session, et il importe peu de savoir si ce règlement s'accomplira dans une semaine, ou dans quinze jours, ou dans un mois.

L'honorable M. BERNIER : Nous devrons ainsi attendre indéfiniment sans obtenir une extension des frontières du Manitoba.

L'honorable M. FERGUSON : Vu l'observation faite par l'honorable sénateur de Calgary en s'appuyant sur l'autorité du gouvernement du Manitoba, le gouvernement fédéral a-t-il l'intention de poursuivre ses négociations avec le gouvernement du Manitoba avant de présenter un bill relatif à la frontière de cette province ?

L'honorable M. SCOTT : Je ne le crois pas, et je n'en vois pas, non plus, la nécessité.

L'honorable M. FERGUSON : Est-il vrai que le gouvernement du Manitoba n'a pas été consulté sur ce sujet ?

L'honorable M. SCOTT : Je l'ignore, et je ne me suis pas occupé de ce détail. Tout ce que j'ai à dire, c'est que la politique du gouvernement est de reculer plus au nord la frontière du Manitoba, et cette question sera soumise à la Chambre en temps et lieu.

Hon. M. LOUGHEED.

ARPENTAGE DES TERRES PUBLIQUES (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la deuxième lecture du bill (9) intitulé : " Loi concernant les arpentages des terres publiques du Canada et les arpenteurs fédéraux ".

Comme la Chambre le sait, les arpentages des terres du Nord-Ouest ont été régis en partie par ce qui est appelé " l'Acte des terres fédérales ". Les quatre-vingt premiers articles de cet acte sont presqu'entièrement consacrés à déterminer le mode d'après lequel ces arpentages doivent être faits, et les qualités exigées des arpenteurs fédéraux. Lors de la dernière session le ministère de l'Intérieur décida, pour la commodité de ce ministère, de séparer ces deux sujets et de présenter à cette fin un bill pourvoyant à la classification des arpenteurs et au mode d'après lequel ils doivent subir un examen ; aussi, déterminant la durée de leur service et le mode d'après lequel leurs arpentages doivent être faits. Un bill concernant ces sujets fut présenté et adopté par les deux Chambres. Dans le même temps, un bill connexe, soumettant les terres fédérales à certains règlements, était préparé ; mais ce bill fut mis de côté par suite de la détermination du ministre de l'Intérieur de modifier sa politique relativement à la loi des terres fédérales. Nous adoptâmes alors un autre bill révoquant l'Acte que nous avions adopté au commencement de la session concernant les arpentages et les arpenteurs fédéraux. Quant au présent bill son objet est d'établir le principe d'après lequel les terres fédérales doivent être arpentées; de prescrire les qualités exigées des arpenteurs fédéraux ; la durée du service sous contrat des élèves stagiaires ; l'examen auquel ils seront soumis, et divers autres sujets de cette nature. Je ne sais pas s'il y a dans le présent bill quelque chose qui prête aux objections. Il prescrit que les arpenteurs de pays étrangers, qui ont passé leurs examens dans lesquels l'épreuve est au niveau de celle subie en Canada—comme, par exemple, dans la Nouvelle-Zélande et l'Australie—peuvent obtenir l'autorisation de lever des plans de terres de la couronne en Canada. Les changements qui apparaissent dans le présent

bill, par rapport à la loi actuelle ne sont virtuellement que dans les termes et il sera plus facile de les signaler lorsque le bill sera discuté en comité. Il ne renferme aucun principe nouveau. C'est une simple refonte qui édicte un statut distinct de la loi générale des terres de la couronne.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami voudrait-il me dire si le bill qu'il présente maintenant à la Chambre est sensiblement différent de celui adopté, l'année dernière, et subséquemment révoqué ?

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois réellement pas qu'il en diffère en quoi que ce soit.

L'honorable M. FERGUSON : C'est virtuellement, mot pour mot, le même bill ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. FERGUSON : D'après ce que je comprends, l'une des raisons pour lesquelles le bill de l'année dernière adopté au commencement de la session, fut révoqué à la fin de celle-ci, c'est parce que le gouvernement avait mis provisoirement de côté la loi générale des terres fédérales, qui est connexe à la loi des arpenteurs.

L'honorable M. SCOTT : C'est cela.

L'honorable M. FERGUSON : Le gouvernement a-t-il présenté sa loi générale des terres fédérales dans la Chambre des communes, ou se propose-t-il de la présenter dans le Sénat ?

L'honorable M. SCOTT : Je ne puis répondre à cette question. Le ministère de l'Intérieur, je crois, étudie maintenant cette question, et il n'est pas encore arrivé à une conclusion. Le présent bill, quoiqu'il en soit, est indépendant de la loi des terres fédérales.

L'honorable M. FERGUSON : Nous allons peut-être nous donner toutes les peines du monde à élaborer la présente loi, et, à la fin de la session, le gouvernement nous demandera peut-être encore de la révoquer.

L'honorable M. SCOTT : Non, je suis sûr que cette folie ne se répètera pas.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami peut-il nous procurer tous les renseignements dont nous avons besoin pour discuter intelligemment le présent sujet lorsqu'il sera mis en délibération en comité ? Mon honorable ami nous a parlé d'une disposition relative à l'admission en Canada d'arpenteurs étrangers à la pratique de la profession d'arpenteurs fédéraux. Le même privilège sera-t-il accordé aux arpenteurs provinciaux ? Après avoir parcouru rapidement le présent bill, je crois comprendre que nos arpenteurs provinciaux sont privés du privilège d'arpenter des terres fédérales, ou d'en lever des plans. Il me semble que les hommes admis à pratiquer comme arpenteur dans les diverses provinces du Canada, après s'être conformés à la loi sauvegardant les intérêts des arpentages provinciaux, devraient être placés dans une aussi bonne position que les arpenteurs des différentes colonies britanniques situées en dehors de la confédération canadienne.

L'honorable M. LANDRY : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. LOUGHEED : Il n'y a pas de raison pourquoi un arpenteur admis à la pratique de sa profession dans la province de Québec ne serait pas tout aussi habile à arpenter des terres fédérales que peut l'être tout arpenteur de la Nouvelle-Zélande, ou de toute autre colonie de la confédération australienne.

J'aurais, en outre, besoin de renseignements sur une autre question. Je voudrais savoir si les associations d'arpenteurs fédéraux ont été consultées relativement au présent bill ? Cette mesure renferme diverses dispositions sur des sujets importants, et il me semble qu'il importe beaucoup que, pour discuter intelligemment, nous soyons renseignés sur ces sujets.

L'honorable M. SCOTT : Pour ce qui regarde la première proposition, savoir si les arpenteurs des diverses provinces de la confédération canadienne seront autorisés, sous l'autorité du présent bill, à faire des arpentages fédéraux. Je ne vois dans le bill rien qui les y autorise, à moins qu'ils ne subissent un examen à cette fin. Quant à l'explication que j'ai à donner sur ce point, je dirai que les qualités exigées d'un arpenteur provincial ne sont pas au niveau de celles exigées d'un arpenteur fédéral. Telle est, au moins, l'opinion de M. Deville qui est l'arpenteur en chef des terres fédérales. Je sais parfaitement que quelques-

uns des arpenteurs provinciaux se sentent très humiliés par l'obligation où ils se trouvent d'avoir à subir un examen, après en avoir subi déjà un dont la valeur est représentée comme étant au moins égale à celui requis par la loi des terres fédérales. Toutefois, nous pourrons discuter davantage ce détail en comité. Le bill a été préparé par une commission qui a été chargée jusqu'à présent des examens, et elle s'est guidée d'après les grandes lignes des lois adoptées déjà sur ce sujet—ne faisant que quelques changements.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami voudra-t-il lorsque le présent bill sera discuté, déposer devant nous tout mémoire reçu des diverses associations auxquelles j'ai déjà fait allusion.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. YOUNG : La plainte portée par ces associations est prévue par l'article 21 du présent bill.

L'honorable M. CASGRAIN : Les arpenteurs des diverses provinces sont autorisés à exercer leur profession comme arpenteurs fédéraux simplement après avoir passé l'examen prescrit par la loi fédérale, et aussi sur le manuel. Ils ne sont pas obligés de passer un examen sur les diverses branches de l'arpentage. Ils passent simplement l'examen requis par la loi fédérale qui est peut-être différente de la loi provinciale, et aussi sur le système d'après lequel les cantons ou townships doivent être tracés. Ce système varie selon les instructions du ministre de l'Intérieur, et est exécuté tel que le prescrit le présent acte. Un manuel est aussi préparé, et les arpenteurs, comme je l'ai dit, doivent passer un examen sur ce manuel et en connaître parfaitement le contenu. Il n'y a donc aucun doute—si l'honorable leader de l'opposition veut accepter cette explication—que la question d'examen n'est pas ce dont les arpenteurs se plaignent. L'article 21 du présent bill exige que les arpenteurs passent un examen conforme à la loi des arpenteurs fédéraux ; mais l'article 22 du présent bill est ce qui soulève des objections. J'ajouterai que j'ai lu avec soin—et d'un bout à l'autre—le présent bill, et je ne vois aucune raison qui rende l'article 22 nécessaire. La rédaction me paraît être défectueuse. Il est difficile de bien saisir le sens de cet article, et il est tout à fait inutile. Je ne puis dire pourquoi il a été rédigé. Dans une note placée au bas de cet article, et imprimée en petits caractères, il est dit que les arpenteurs de la Nouvelle-Zélande et d'autres parties des possessions de Sa Majesté seront autorisés à exercer leur profession, ici. Si, par exemple, un élève arpenteur, de la Nouvelle-Zélande, a servi comme tel, pendant un an, dans ce dernier pays, il ne sera tenu, s'il vient en Canada, de donner qu'un service additionnel de deux années pour compléter ses trois années de stage. Si un arpenteur a exercé sa profession, pendant deux ans, dans la Nouvelle-Zélande, il pourra venir, ici, et réclamer le bénéfice de ces deux années de service. Or, si ces arpenteurs du dehors viennent en Canada, et si, après avoir exercé, ici, leur profession, pendant quelque temps, ils retournaient dans leur propre pays, il serait bien difficile d'obtenir la possession de leurs carnets de notes et croquis pris sur le terrain, ou des livrets ou plans contenant la description de leurs travaux. Ces notes, livrets ou plans seraient probablement emportés avec eux, ou seraient laissés, ici, entre les mains de quelqu'un difficile à trouver. Dans la province de Québec, si un arpenteur meurt, ses notes et son journal doivent être déposés dans un bureau du palais de justice, où ils peuvent être consultés tous les jours. Dans Ontario les plans et descriptions faits par les arpenteurs d'après leur mesurage et leurs bornages, sont déposés de leur vivant, je crois, dans le bureau d'enregistrement où ils peuvent être aisément trouvés, et l'arpenteur d'Ontario peut, de son vivant, faire des copies de ses notes et croquis afin d'en tirer des honoraires en en faisant la livraison. Mais le grand désavantage qu'il y a dans le présent bill, c'est que des arpenteurs d'autres colonies britanniques peuvent venir ici, lorsque la demande d'arpenteurs est grande, et retourner ensuite dans leurs pays. Dans ce cas, si l'on avait besoin, ici, après leur départ, de leurs notes et croquis pris sur le terrain pour restaurer certains bornages, ou pour vérifier comment certains arpentages ont été faits, ces documents ne seraient pas disponibles. Des arpenteurs exercent leur profession dans certains districts, et, là, ils sont occasionnel-

lement appelés à rendre témoignage au cours de procès concernant les bornages. On pourrait difficilement, dans ces cas, assigner des arpenteurs étrangers qui seraient retournés dans leur pays.

Ces arpenteurs étrangers peuvent venir ainsi au Canada, lorsqu'il y a beaucoup d'arpentages à faire, et exercer leur profession, ici, pendant une couple d'années ; puis retourner dans leur pays. S'il survient ensuite des contestations, les parties intéressées se trouvent dans l'impossibilité de consulter les notes et croquis de ces arpenteurs. Les arpenteurs d'Ontario sont fortement opposés à cet article 22 que je viens de commenter. J'ai reçu une lettre du président de l'association des arpenteurs d'Ontario, M. Kirkpatrick, dans laquelle il se plaint de cet article. Sa plainte n'est peut-être pas entièrement exacte, et il paraît ne pas comprendre parfaitement ce que signifie cet article. A mon avis, cet article est inutile, et j'ai l'intention de proposer en comité qu'il soit retranché.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur, en sa qualité d'arpenteur, connait pratiquement le sujet qu'il vient de traiter, et je serais, certainement, très heureux s'il voulait faire à la Chambre la faveur de discuter avec M. Deville les points qu'il vient d'exposer. La lettre que j'ai reçue de M. Deville se lit comme suit :

Le présent amendement a pour objet de s'appliquer à une classe d'hommes qui, bien qu'ayant reçu une bonne éducation et possédant toutes les connaissances techniques et pratiques requises, sont maintenant trop vieux pour subir un examen sur des matières scolaires.

En 1900, l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont arrivée à une entente exigeant des qualités uniformes des arpenteurs; soumettant les aspirants-arpenteurs à des examens tenus le même jour sur les mêmes matières et dans les divers centre de ces colonies. Les élèves stagiaires sont requis de servir comme tels pendant quatre ans, dont deux doivent être passés sur le terrain, et le niveau des examens est plus élevé qu'en Canada. Les arpenteurs qui ont été autorisés à exercer leur profession dans toutes les parties de l'Australie, ou de la Nouvelle-Zélande, ont le droit de pratiquer leur profession dans ces deux colonies.

Le Canada a été invité à être partie à cet arrangement; mais l'existence d'organisations distinctes d'arpenteurs dans les diverses provinces de la confédération canadienne, a empêché la formation de cette union. D'un autre côté, l'on a cru, en Canada, qu'augmenter la durée du service stagiaire et élever le niveau des examens auraient pour effet de restreindre ici, le nombre des arpenteurs, et que cette restriction serait des plus inopportunes dans la présente phase du développement national. C'est pourquoi nos autorités ont refusé pour le moment l'invitation qu'elles ont reçue. Dans le Sud-africain les arpenteurs d'autres parties de l'empire britannique qui ont passé des examens sur certains sujets considérés comme les équivalents de ceux prescrits pour les arpenteurs du Sud-africain, sont exemptés de l'examen sur ces sujets, pourvu que le même privilège soit accordé aux arpenteurs du Sud-agricain dans les autres parties de l'empire dont les arpenteurs bénéficient de ces privilèges. Les qualités exigées des arpenteurs du Sud-africain sont, cependant, d'un niveau encore plus élevées que celles exigées des arpenteurs de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Mais, ce privilège de l'exemption des examens ne s'étend pas aux arpenteurs canadiens.

Lors de la conférence coloniale tenue en 1902, la résolution suivante fut adoptée :

Que dans les arrangements faits pour l'administration de cette partie de l'empire connue ci-devant sous le nom de république Sud-africaine et des Etats libres de l'Orange, des mesures soient prises pour que les membres des professions exigeant des connaissances spéciales, et étant maintenant et qui seront à l'avenir autorisés à les exercer dans le Canada, la confédération de l'Australie et la Nouvelle-Zélande, soient autorisés à pratiquer leur professions dans les limites des territoires récemment acquis sous la réserve d'un traitement réciproque dans les colonies parties à cet arrangement.

Sir Wilfrid Laurier différa d'opinion en faisant remarquer que la réciprocité que l'on proposait d'établir entre les diverses parties do l'empire, ne pouvaient pas même être obtenue entre les diverses provinces du Canada.

Telle est l'explication donnée par M. Deville sur la nécessité de l'article 22 du présent bill. Je serais très heureux si mon honorable ami voulait rencontrer M. Deville pour discuter cette question avec lui avant que ce point soit discuté en comité.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

SOUTH ONTARIO PACIFIC RAILWAY COMPANY (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. McMULLEN : Je propose la deuxième lecture du bill (16) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The South Ontario Pacific Railway Company." Il est peut-être à propos d'expliquer ce projet de loi. Le réseau de chemin de fer dit : "The Ontario Railway System" est un réseau dont l'objet est de relier un certain nombre de villes manufacturières d'Ontario-sud au chemin de fer canadien du Pacifique. Ces villes sont desservies par le Grand-Tronc depuis plusieurs année ; mais

elles éprouvent le besoin d'être reliées plus directement au chemin de fer canadien du Pacifique, afin d'expédier directement leurs produits dans l'Ouest. Une partie du réseau dont il s'agit dans le présent bill est, je crois, déjà construit, et ses promoteurs désirent obtenir une prolongation de délai pour la construction de l'embranchement qui lui sera ajouté. Quand ce bill sera mis en discussion devant le comité des chemins de fer je donnerai toutes les explications nécessaires.

La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE.

Les bills suivants sont lus une deuxième fois :

Bill (22 intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Macleod, Cardston and Montana Railway Company".—(L'honorable M. Talbot.)

Mill (34) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool Railway Company".—(L'honorable M. McHugh.)

Bill (39) intitulé : "Loi concernant la Kamloops and Yellowhead Pass Railway Company".—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (B) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Occidental Fire Insurance Company".—(L'honorable M. Watson.)

Bill (C) intitulé : "Loi constituant en corporation la Standard Accident and Guarantee Company".—(L'honorable M. Kerr.)

Bill (D) intitulé : "Loi concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer".—(L'honorable M. Gibson.)

Bill (G) intitulé : "Loi concernant la compagnie de fidéicommis orientale".—(L'honorable M. Mackeen.)

REHM ET FRANK (BREVET DE).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. BEITH : Je propose la deuxième lecture du bill (E) intitulé : "Loi concernant certain brevet de Frederick C. Rehm, Elias Frank et Isidor Frank".

L'honorable M. FERGUSON : Ce bill, je crois, devrait être expliqué.

L'honorable M. BEITH : Les propriétaires m'ont fait comprendre qu'ils demandaient simplement une prolongation de délai.

L'honorable M. POWER : Une partie du deuxième article du bill contient, je crois, une disposition qui soulève certaines objections. Elle dit :

2. Quiconque, autre que les porteurs du brevent, a, pendant l'espace de temps compris entre l'expiration des six ans de la date dudit brevet et le vingt-huitième jour de novembre mil neuf cent sept commencé de fabriquer, employer et vendre en Canada quelqu'une des inventions brevetées protégées par ledit brevet, peut continuer de fabriquer, employer et vendre cette invention d'une manière aussi complète et effective que si la présente loi n'eût pas été rendue; mais cette exemption ne s'étend pas à celui qui, sans le consentement des porteurs de ce brevet, a commencé la construction ou la fabrication de ladite invention avant l'expiration du brevet.

Il me semble que la prohibition devrait commencer à partir de la présentation du présent bill. Les personnes qui ont, dans la limite de leur droit, innocemment fabriqué l'article en question, ou qui ont commencé de le fabriquer entre le vingt-huitième jour de novembre et le jour où le présent bill a été présenté, devraient être protégées. C'est un sujet d'une certaine importance que nous avons déjà discuté. Nous nous écartons de notre devoir pour aider certains intéressés à surmonter des difficultés qu'ils ont fait naître par leur propre négligence—comme la chose arrive ordinairement dans les cas de cette nature—et je ne crois pas que d'autres personnes doivent être privées des droits qu'elles ont acquis, ou, du moins, qu'elles devraient avoir acquis jusqu'au jour où le présent bill a été présenté.

L'honorable M. LANDRY : La date mentionnée par l'honorable sénateur est-elle celle de l'avis donné dans la "Gazette du Canada" ?

L'honorable M. POWER : Je ne le sais pas, et peu m'importe que ce soit cette date ou non.

L'honorable M. LOUGHEED : Un principe même encore plus important ressort de la question qui vient d'être posée. Une très grande négligence doit avoir été commise par les porteurs du brevet, s'ils ont laissé écouler les six années sans faire un effort pour se protéger. La plupart des bills pouvant être considérés comme précédents à l'appui du présent projet de loi, s'appli-

quaient à des cas dans lesquels le brevet était expiré peu de temps avant la demande d'une nouvelle législation, et l'on avait laissé expirer le terme par inadvertance, ou pour quelque raison de ce genre ; mais dans le présent cas, un long espace de temps s'est écoulé depuis l'expiration du brevet.

L'honorable M. YOUNG : Le bill ne dit pas que le brevet est expiré depuis six ans.

L'honorable M. FERGUSON : Il est expiré en 1905; mais ce fait même montre une grande négligence.

L'honorable M. LOUGHEED : La dernière partie de l'article 2 paraît être également injustifiable. Elle dit :

Mais cette exemption ne s'étend pas à celui qui, sans le consentement des porteurs de ce brevet, a commencé la construction ou la fabrication de ladite invention avant l'expiration du brevet.

Il me semble que, si quelqu'un a commencé de fabriquer l'article en question lors de l'expiration ou même avant l'expiration du brevet, et s'il a continué de bonne foi la fabrication de cet article pendant l'intervalle, rien n'empêche de le protéger tout comme le sont ceux qui auraient commencé de fabriquer l'article en question après l'expiration du brevet.

L'honorable M. McHUGH : Le présent bill contient une disposition qui ne devrait pas être acceptée. Elle est rétroactive, puisqu'elle s'applique à une période écoulée avant l'adoption du présent bill, et confère aux personnes le droit de renouveler leur brevet. C'est un point qui a été discuté à fond par la Chambre, et l'on a maintenu cette disposition dans des bills du même genre que celui qui est maintenant devant nous. Quelques sénateurs se sont fortement opposés, dans des occasions précédentes, à une législation de cette nature, et le ministre de l'Agriculture fut invité à se faire représenter devant le comité lorsque la question fut soulevée. Le sous-ministre de l'Agriculture comparut devant le comité et déclara que le ministre avait examiné à fond la disposition en question, et qu'elle ne comprenait que ce qui était demandé par le public. C'est-à-dire que quiconque aurait commencé de fabriquer l'invention avant la date de l'avis publié dans le "Gazette du Canada" de la demande en obtention d'un renouvellement du brevet, sera protégé dans tous les droits qu'il aura acquis entre l'expiration du brevet et la date de la publication de l'avis dans la "Gazette du Canada". Quant au point mentionné par l'honorable sénateur de Calgary, il constatera, je crois, que le brevet fut émis pour un terme de six années et qu'il n'est expiré que six années après la date de son émission. Il constatera, s'il veut s'en donner la peine, que le ministre de l'Agriculture, qui est responsable de toute législation du genre de celle qui nous est maintenant soumise, a donné de temps à autre son approbation à des bills d'un caractère semblable à celui qui nous occupe présentement.

L'honorable M. KERR : La proposition qui est maintenant devant la Chambre se rapporte au principe du bill, et la demande qui est maintenant faite a toujours été accordée. Il n'est donc pas nécessaire de s'étendre longuement pour démontrer pourquoi la prolongation d'un brevet peut être autorisée. C'est au comité auquel le bill peut être renvoyé qu'il appartient d'entendre les témoignages—ce qui ne peut être fait commodément ici. Je présume que les raisons de la présente demande sont toutes alléguées dans la pétition. Ce sont des choses dont le comité pourra disposer aisément, et c'est devant le comité que les adversaires et les partisans du bill pourront être entendus. Après que cette mesure aura été rapportée ici, par le comité, la Chambre décidera quelle prolongation il faudra donner; mais il ne s'agit présentement que du principe du bill.

L'honorable M. CLORAN : Connaissant quelque peu le présent sujet, je puis dire que, dans la plupart des cas, sinon dans tous, le breveté demande une prolongation de terme, et la principale raison qu'il allègue à l'appui de sa demande, c'est qu'il a été incapable—les moyens pécuniaires lui faisant défaut—de placer son invention sur le marché. Mais après l'expiration de son brevet, certains capitalistes veulent entreprendre l'exploitation de l'invention, et il n'est que naturel que le propriétaire demande alors un renouvellement de son brevet expiré. C'est probablement au dernier moment qu'il trouve quelqu'un disposé à lui avancer les fonds requis pour la fabrication de son invention. Aucune injustice n'est commise envers qui que ce soit, puis-

que le présent bill sauvegarde quiconque aura commencé de fabriquer l'article bréveté après l'expiration du brevet. Le 28 novembre est mentionné dans le bill, parce que c'est la date à laquelle le bréveté a donné un avis spécial au bureau des brevets, qu'il demandera un renouvellement de son brevet.

Il ne serait pas juste de permettre à un tiers après cette date de commencer de fabriquer l'article bréveté. Aucune injustice n'est donc présentement commise. Ce bill est semblable à tous les autres bills en obtention d'un renouvellement de brevet, et aucun principe nouveau n'est posé.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

"ST. CLAIR AND ERIE SHIP CANAL COMPANY" (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. LOUGHEED : Je propose la deuxième lecture du bill (F) intitulé: "Loi concernant la compagnie du canal à navires de St-Clair et Erie". Ce bill a pour objet de prolonger le délai dont la compagnie a besoin pour achever son entreprise.

L'honorable M. WILSON : Nous devrions recevoir de plus amples explications. Si ma mémoire est fidèle, le sujet de ce bill est si ancien qu'il serait difficile de s'en rappeler l'origine. Le projet dont il s'agit est autorisé par un statut depuis des années et des années, et nous n'avons aucune bonne raison de croire que, si le délai pour la construction de ce canal est prolongé de nouveau, la compagnie se trouvera dans une meilleure position à l'avenir pour mener son entreprise à bonne fin. Si le proposeur du bill peut nous laisser entrevoir même une chance éloignée que le canal sera construit, je lui donnerai mon appui. Autrement je ne crois pas que la présente demande doive être accordée du moment qu'il n'est pas probable que cette entreprise soit jamais exécutée. Je connais ceux qui ont proposé le bill dans la Chambre des communes, et je ne désire pas leur nuire, mais je ne puis m'empêcher de signaler l'aspect burlesque de la présente demande d'adopter le présent bill sous sa forme actuelle sans nous donner aucune raison justifiant la prolongation de délai demandée.

Hon. M. CLORAN.

L'honorable M. LOUGHEED : J'imagine que le manque de fonds est la difficulté réelle à surmonter, et je n'ai aucun doute que les promoteurs, lorsqu'ils comparaîtront devant le comité, seront en état de procurer tous les renseignements dont nous aurons besoin et qui établiront que l'entreprise est sur le point d'être commencée.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

DOMINION LUMBERING AND POWER DEVELOPMENT COMPANY (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. BEIQUE : Je propose la deuxième lecture du bill (H) intitulé : "Loi constituant en corporation la Dominion Lumbering and Power Development Company".

L'honorable M. ELLIS : Le présent bill, d'après ce que je vois, constitue virtuellement en corporation une compagnie composée de quatre personnes et leur confère des pouvoirs très étendus, y compris celui de procéder par voie d'expropriation.

Je comprends très bien pourquoi des pouvoirs d'exproprier doivent être conférés à une compagnie constituée en corporation pour construire un chemin de fer ou quelques autres grands travaux d'intérêt public; mais il s'agit simplement dans le présent bill d'une entreprise d'un caractère privé. Or, pourquoi cette compagnie serait-elle autorisée à exproprier les terrains de qui que ce soit pour un objet d'un caractère privé?

L'honorable M. BEIQUE : D'après ce que je connais du bill, je le crois rédigé sous une forme analogue à celle d'autres bills qui font maintenant partie de nos status. Il contient toutes les sauvegardes que requiert la concession des pouvoirs conférés. Toutefois, c'est au comité qu'il appartiendra d'en examiner la nature.

L'honorable M. CLORAN : Est-ce un bill d'intérêt privé ou un bill d'intérêt public?

L'honorable M. BEIQUE : C'est un bill d'intérêt privé.

L'honorable M. KERR : Les pouvoirs qu'il confère lui donnent le caractère d'un bill d'intérêt public. Il ressemble à ces bills que j'ai déjà vus devant le parlement. Au lieu d'être la constitution d'une compa-

gnie revêtue de certains pouvoirs devant être exercés dans une localité déterminée, le présent bill est une autorisation donnée à la compagnie d'opérer partout où elle le voudra, ou d'exercer des pouvoirs illimités dans les différentes parties du Canada. De cette façon, son champ d'opérations est très vaste. Je ne sache pas que nous ayons jamais adopté un bill de ce genre. Quand les opérations d'une compagnie sont limitées à une localité, nous pouvons imposer toutes les restrictions applicables à cette localité ; mais qui ne le seraient peut-être pas à d'autres endroits. La corporation dont il s'agit présentement pourra prendre par voie d'expropriation toute propriété qu'elle jugera nécessaire à ses opérations, et ce pouvoir me semble passablement étendu. Je mentionne seulement ce point maintenant dans le but d'attirer l'attention de l'honorable sénateur qui est chargé du bill. Si le présent bill est appuyé sur quelque précédent j'aimerais à le savoir.

L'honorable M. CLORAN : Je désire attirer l'attention sur l'article 9 du bill. Cet article prescrit que la compagnie "pourra exercer partout le Canada et ailleurs"—c'est-à-dire dans le monde entier :

(a) L'industrie de fabricants et marchands de bois, dans toutes ses branches, et toutes autres opérations s'y rattachant; (b) exercer, par tout le Canada et ailleurs, dans toutes ses branches, l'industrie de la fabrication du bois de pulpe, de la pulpe et du papier, et toutes autres opérations s'y rattachant; et aussi, généralement, celles de marchands et de manufacturiers, voituriers et propriétaires de moulins, quais et entrepôt; (c) construire, affréter, acquérir et naviguer des vaisseaux à vapeur et autres entre tout port et endroit en Canada et tout autre port et endroit en Canada ou ailleurs.

Le présent bill attirera évidemment l'attention de la presse du pays. Je ne crois pas que nous ayons le pouvoir d'accorder à une compagnie privée le privilège de faire des opérations dans toutes les parties du Canada sans la sanction des autorités provinciales et municipales. Il y a dans le bill un article qui oblige la compagnie d'obtenir l'autorisation municipale ; mais je ne vois dans le bill rien qui oblige la compagnie d'obtenir l'autorisation des législatures provinciales. Conséquemment, le bill devra être l'objet d'un sérieux examen devant le comité qui en sera saisi, et ce comité devra dans son rapport au Sénat donner les raisons sur lesquelles il appuie la décision qu'il rendra, afin que le Sénat sache pourquoi le comité l'a adopté ou rejeté.

L'honorable M. McMULLEN : Le présent projet de loi devrait être l'objet d'une étude approfondie. Si les opérations de la compagnie devaient être limitées à une province, le bill serait peut-être plus acceptable qu'il ne l'est ; mais il demande des pouvoirs illimités dans les différentes parties du Canada. Il demande tout ce que l'on peut imaginer, excepté, pour ainsi dire, le droit de tenir un magasin de prêteur sur gages. La question est de savoir s'il est sage de conférer à une compagnie des pouvoirs aussi étendus que ceux demandés par le présent bill. Les Etats-Unis ont beaucoup souffert des monopoles ; ils ont essayé d'en secouer le joug, et ils ont trouvé que ce joug était très difficile à briser. Le Sénat n'a jamais eu à s'occuper d'un bill devant créer un monopole aussi énorme que celui qui est maintenant proposé. La compagnie demande l'autorisation de faire toute espèce de choses—d'explorer des scieries ; des moulins à farine ; d'acquérir et exploiter des forces hydrauliques ; de construire des chemins de fer—bref, de faire toute espèce de choses. Si sa requête est accordée—ou son bill adopté—rien ne l'empêchera d'exercer un monopole pouvant devenir très préjudiciable aux intérêts généraux du pays. Je considère ce bill comme une législation dangereuse, et, à moins qu'on ne me le fasse comprendre autrement, je le combattrai à toutes ses phases.

L'honorable M. CASGRAIN : Le bill contient-il autre chose que ce qui peut-être fait en vertu de lettres patentes ordinaires émises sous l'autorité de l'Acte des compagnies ?

L'honorable M. SCOTT : Le secrétaire d'Etat est responsable des pouvoirs conférés par ces lettres, et, dans plusieurs occasions, il m'a fallu réduire les pouvoirs demandés.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'en vertu du paragraphe (m) de l'article 9, la compagnie demande des pouvoirs qui seraient certainement très dangereux. Ce paragraphe confère à la compagnie le pouvoir de

construire des tramways dans quelque partie que ce soit du Canada. Aucune restriction n'est faite aux pouvoirs conférés dans ce paragraphe.

Il serait très possible à une compagnie de ce genre, si ses pouvoirs ne sont pas restreints à une localité quelconque, d'exécuter des entreprises déjà très énergiquement combattues dans le passé devant nos comités. Je me perds en conjectures en essayant de découvrir pourquoi les opérations de cette compagnie n'ont pas été restreintes à une certaine localité, surtout en présence du fait que cette compagnie demande par l'article 15 du bill le pouvoir d'exproprier. Dans le passé, des adversaires d'un bill de cette nature sont venus à grands frais, ici, pour représenter à nos comités qu'ils avaient lieu de craindre que leurs propres droits fussent violés par des compagnies du genre de celle qui se présente à nous aujourd'hui. Je me souviens que deux ou trois chartes furent demandées par des compagnies de la Colombie-Anglaise, et que ces chartes comportaient des pouvoirs presque similaires à ceux qui sont aujourd'hui sollicités. Dans ces cas le champ d'opérations était limité à une province et, cependant, des adversaires de ces chartes vinrent à grands frais de la Colombie-Anglaise à Ottawa pour les combattre. Je me représente très bien une compagnie de ce genre ayant obtenu les pouvoirs demandés par le présent bill. Cette compagnie exercerait précisément les pouvoirs déjà refusés à d'autres compagnies. Grâce aux moyens évasifs prévus dans le présent bill, cette compagnie pourrait obtenir des pouvoirs que nous avons refusé d'accorder dans le passé, et cela sans avis donné aux parties sur les droits desquels elle empiéterait. Il me semble que le présent bill ne devrait pas être adopté avant que l'on nous ait fourni de plus amples renseignements et sans le modifier de manière à restreindre à une certaine localité les opérations de la compagnie. De cette façon, si certains intéresés du voisinage dans lequel ces opérations doivent avoir lieu se trouvent menacés ou lésés, ils se trouveront pleinement avertis de ce que la présente compagnie projette de faire.

L'honorable M. BEIQUE : J'apprécie l'objection soulevée au sujet du pouvoir d'expropriation ; mais pour ce qui regarde les autres pouvoirs conférés par le bill, ce sont des pouvoirs obtenus tous les jours, au moyen de lettres patentes. L'honorable secrétaire d'Etat nous a dit qu'il réduisait ces pouvoirs quand il les trouvait excessifs. Je puis citer nombre d'avis en obtention de lettres patentes, qui contiennent d'immenses pouvoirs—des pouvoirs tout aussi étendus que le sont ceux mentionnés dans le présent bill. Le lieu où la compagnie a l'intention d'exercer ses industries n'est pas mentionné dans le bill et je ne l'ai pas remarqué. Pour ce qui concerne l'industrie de fabricants et de marchands de bois, je ne sache pas que la chose soit nécessaire ; mais j'admets que, pour ce qui regarde les autres pouvoirs, la localité où ils pourront être exercés devrait être déterminée, et je serai le premier, lorsque ce sujet sera discuté en comité, à demander que ces pouvoirs soient convenablement restreints.

L'honorable M. SCOTT : Comme ma responsabilité relative aux lettres patentes a été mentionnée, je puis assurer la Chambre que je n'autoriserais certainement pas l'émission de lettres patentes pour toutes les fins mentionnées dans le présent bill. On s'efforce constamment d'obtenir au moyen de lettres patentes des pouvoirs d'une étendue exagérée, et je suis obligé, tous les jours, de réduire l'étendue de ces pouvoirs. Un arrêt du conseil porte que les compagnies constituées sous l'autorité de l'acte des compagnies seront limitées à un seul objet. J'admets que la règle est constamment violée par les personnes qui s'engagent à utiliser les pouvoirs conférés par les lettres patentes. Je sais qu'elles ne les utilisent pas tous. Pour ce qui regarde la présente compagnie, il n'y a, à bien dire, pas un pouvoir ou un privilège qu'il est possible de nommer qui ne soit contenu dans le bill dont la deuxième lecture nous est maintenant demandée, et je crois, moi-même, comme je l'ai dit cinquante fois déjà à certains particuliers, qu'accorder à une compagnie une charte lui permettant de faire une multitude de choses était contraire à l'intérêt public. Les compagnies se présentent à moi quelquefois et disent : "Nous voulons faire des affaires en dehors du Canada, dans l'Amérique du sud, au Mexique", ou dans les diverses parties du continent américain où des chartes canadiennes sont acceptées. Quand des com-

pagnies m'ont donné l'assurance qu'elles ne feraient pas d'affaires en Canada, je leur ai accordé leur demande. Les capitaux canadiens placés seulement au Mexique se montent actuellement à quarante ou cinquante millions de dollars. Dans ce dernier pays le mulet employé à la traction des tramways a été partout remplacé par le moteur électrique. La force électrique a été développée dans toutes les parties du Mexique presque entièrement avec des capitaux canadiens. Des compagnies mexicaines ont été constituées avec un capital de dix-sept à vingt-cinq millions de dollars. Elles ont placé leurs obligations sur le marché monétaire anglais ; mais pour ce qui regarde les compagnies canadiennes, je reçois constamment des protêts où je suis appelé à limiter les pouvoirs qu'elles demandent. Les compagnies, sans doute, se copient les unes les autres—l'une demande tous les pouvoirs conférés à d'autres compagnies, et qui ne sont pas limités à un seul genre d'affaires. L'obligation où je suis de faire un examen critique d'un si grand nombre de chartes est pour moi une cause d'ennui et d'embarras.

L'honorable M. CLORAN : Je suis très heureux de l'attitude que prend présentement l'honorable secrétaire d'Etat à l'égard du présent bill, et particulièrement au sujet de l'insinuation portant à croire que le secrétariat d'Etat était toujours prêt à accepter des bills conférant les énormes pouvoirs contenus dans le présent projet de loi. Je sais que les remarques de l'honorable sénateur qui a fait cette insinuation, ne seront pas publiées, vu que le rapporteur n'en a pas saisi l'importance. Nous avons eu dans la province de Québec à nous occuper de choses semblables—c'est-à-dire, de ce qui était désigné sous le nom d'"omnibus bills" —ou de bills ayant tous les objets imaginables, de bills trainant toute espèce de choses, depuis le wagon à marchandises jusqu'au wagon salon. La législature de Québec, pendant dix ou quinze ans, a été inondée de ces mesures extravagantes. Je ne voudrais pas que le présent bill fût soumis au comité avant que la Chambre fasse connaître ce qu'elle pense de cette mesure. Si je suis d'accord avec le règlement, je suis prêt à proposer le renvoi à six mois, comme protêt contre la présentation d'un projet de loi dans une Chambre d'un caractère aussi élevé que l'est le Sénat. Nous ne sommes pas autorisés à faire de la législation qui soit entièrement en contravention aux droits des provinces et des municipalités, et, pour ces raisons, si je suis, comme je viens de le dire, d'accord avec le règlement, je proposerai le renvoi à six mois ; mais si je ne suis pas dans l'ordre, d'autres honorables sénateurs seront prêts à faire une motion du même genre avant que la deuxième lecture soit votée.

Le PRESIDENT : C'est la seconde fois que l'honorable sénateur prend la parole.

L'honorable M. CLORAN : Si je ne suis pas dans l'ordre je ne puis faire ma motion.

L'honorable M. LANDRY : Je crois devoir faire remarquer que, selon la règle 115, le présent bill devrait être renvoyé au comité des ordres permanents afin que ce comité s'assure si cette mesure tombe dans les catégories de sujets exclusivement assignés aux législatures provinciales. La règle 115 se lit comme suit :

Après la première lecture, tout bill privé est renvoyé au comité des ordres permanents si deux sénateurs le demandent, pour que ce comité constate et fasse connaître dans un rapport si le bill tombe ou non dans les catégories de sujets exclusivement attribués aux législatures provinciales.

Si, en outre, nous consultons l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, nous constatons que la législation concernant la propriété et les droits civils sont assignés exclusivement à la législature provinciale. Le présent bill s'appliquant à des travaux, ou à des industries d'un caractère local pourrait être considéré comme un empiètement sur les droits attribués aux provinces, et pour cette raison je demande que le présent bill soit renvoyé au comité des ordres permanents avant qu'il soit lu une deuxième fois.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur est certainement sous une fausse impression. Il n'y a dans le présent bill aucune disposition portant que l'objet de cette législation est déclaré être à l'avantage général du Canada.

L'honorable M. LANDRY : La règle ne l'exige pas.

L'honorable M. BEIQUE : Si les opérations d'une compagnie doivent s'étendre à

plus d'une province, cette compagnie tombe alors sous la juridiction du parlement fédéral, et il n'y a, par conséquent, aucune raison de renvoyer le présent bill au comité des ordres permanents. Ce bill a été soumis déjà à ce comité, et ce dernier a cru sans doute, qu'il était, pour ce qui regarde la juridiction, conforme au règlement. Autrement, ce comité aurait cru de son devoir de ne pas le rapporter au Sénat.

L'honorable M. LANDRY : Je pourrais reconnaître la jutesse de la conclusion tirée par mon honorable ami, s'il était nécessaire de renvoyer le bill au comité des ordres permanents afin que ce comité voit si ce bill doit contenir ou non une disposition déclarant que son objet est à l'avantage général du Canada ; mais nous ne sommes pas liés à cette phraséologie. Tout bill peut être renvoyé au comité des ordres permanents—tout cas considéré comme tombant sous la juridiction spéciale de la province.

L'honorable M. BEIQUE : J'attire l'attention sur le fait que l'objection de l'honorable sénateur est en retard. Le bill a été lu une deuxième fois ; mais je n'insiste pas sur ce point ; s'il y avait une raison justifiant le renvoi du bill au comité des ordres permanents, je ne m'opposerais aucunement à ce renvoi. Quant à la compagnie dont il s'agit présentement, il est évident que son objet est d'étendre ses opérations dans tout le Canada, et qu'elle tombe par conséquent sous la juridiction du parlement fédéral. On m'a fait remarquer que le présent bill est virtuellement une copie d'un bill qui a été adopté déjà par le Sénat, et je ne puis trouver rien qui s'oppose au principe de la présente mesure. Je pourrais citer nombre de nos lois statutaires conférant précisément les pouvoirs mêmes qui se trouvent dans le présent bill.

L'honorable M. SCOTT : Il n'y a aucun doute sur ce point.

L'honorable M. CLORAN : Et qui ont été dénoncées par la presse et le public en général.

L'honorable M. BEIQUE : Je suis heureux de ce que d'honorables sénateurs aient appelé l'attention sur certaines dispositions du bill, et le devoir du comité sera de les étudier et d'en disposer comme il le jugera à propos.

Hon. M. BEIQUE.

L'honorable M. LANDRY : Il y a deux points dans la règle 115 que j'ai citée, et je désire qu'ils soient élucidés immédiatement. Le premier point dispose que "tout bill d'intérêt privé est renvoyé au comité des ordres permanents ; si la chose est demandée par deux sénateurs ".

Or, j'offre le nom de l'honorable sénateur, de Saint-Thomas, et le mien. Nous sommes deux sénateurs demandant que le présent bill soit renvoyé au comité des ordres permanents. S'agit-il d'une question de droit; ou devons-nous discuter ici, la question de savoir si nous possédons ce droit ou non? Deux sénateurs ayant demandé que le bill soit renvoyé au comité des ordres permanents, le bill doit-il être de droit renvoyé à ce comité ? Quant au second point, savoir: "Après la première lecture"—on peut différer d'opinion sur l'interprétation à donner à cette partie de la règle 115. Veut-elle dire: "lorsque le bill est présenté pour sa première lecture", ou bien "lorsque le bill est soumis pour sa deuxième lecture" ? Lorsque le bill est présenté pour sa première lecture, personne n'en connait les dispositions. Le bill, pour cette raison, est renvoyé à un jour subséquent pour sa deuxième lecture, afin que chacun puisse se familiariser avec son contenu. Si l'on veut soulever des objections, il faut le faire avant la deuxième lecture. En effet, s'il s'agit de la première lecture, personne ne connait le contenu du bill, et s'y opposer alors serait une absurdité. Il faut donc que le bill soit imprimé pour permettre à la Chambre d'en prendre connaissance.

L'honorable M. SCOTT : Aux termes de la règle 115, il est clair, à première vue, que le bill s'applique à tout le Canada. L'un des arguments tirés contre ce bill, c'est qu'il est trop général. A première vue, je le répète, ce bill s'applique certainement à tout le Canada. La chose est tout à fait évidente, et c'est une des objections que plusieurs honorables sénateurs ont soulevées contre ce bill. Cette objection, c'est que le bill ne désigne pas la province où la compagnie fera ses opérations. Le parlement a souvent adopté des bills semblables, c'est-à-dire, des bills conférant aux personnes se faisant constituer en corporation le droit d'exercer des industries dans quelque province que ce soit. Mais l'objection que j'ai trouvée, moi-même, à

ce bill, c'est que les pouvoirs qu'il confère sont trop variés. C'est un détail qui peut être étudié en comité, et c'est la seule objection que je puisse faire contre le bill.

L'honorable M. LANDRY : La règle 115 dit :

Tout bill privé est renvoyé au comité des ordres permanents si deux sénateurs le demandent.

Cette règle ne fait aucune distinction Elle dit :

Tout bill privé, si deux sénateurs le demandent, après la première lecture, est renvoyé au comité des ordres permanents pour que ce comité constate et fasse connaître si le bill tombe dans les catégories de sujets attribués exclusivement aux législatures des provinces.

Ainsi, le bill privé doit être renvoyé au comité des ordres permanents pour que ce comité fasse rapport ; mais il faut que ce renvoi soit demandé auparavant par deux sénateurs. Il faut que deux sénateurs se lèvent et demandent que le bill soit renvoyé au comité des ordres permanents, et que l'attention du comité soit particulièrement attirée sur les points contestés. Le comité fait alors connaître dans un rapport si le bill tombe ou ne tombe pas sous la juridiction du parlement fédéral.

L'honorable M. YOUNG : L'honorable sénateur fait-il allusion à certaines dispositions du bill en particulier ?

L'honorable M. LANDRY : Non. Si vous considérez cette expression—"Après la première lecture" comme signifiant : "lorsque le bill est lu la première fois"—il est évident qu'alors personne ne connait le contenu du bill. Or, si nous en ignorons le contenu, la règle 115 veut qu'il soit renvoyé au comité avant la deuxième lecture.

L'honorable M. YOUNG : Je ne crois pas que le droit d'exiger le renvoi au comité soit mis en doute.

L'honorable M. POWER : Naturellement, si l'honorable sénateur insiste sur sa motion, il en a bien le droit ; mais l'honorable sénateur peut voir, lui-même, qu'il ne s'agit réellement pas d'un cas dans lequel un honorable sénateur peut exercer le droit conféré par la règle 115, vu que personne ne prétend que le présent bill tombe dans les catégories de sujets attribués exclusivement aux législatures des provinces. C'est évidemment un bill tombant sous la juridiction fédérale. Il autorise la compagnie à faire diverses opérations dans tout le pays, et, conséquemment, bien que l'honorable sénateur ait parfaitement le droit d'insister sur le renvoi au comité, il me semble qu'il ne devrait pas être disposé à exercer ce droit dans le présent cas. Cette question, suivant moi, ne soulève réellement aucun doute.

Le PRESIDENT : Deux questions sont soulevées par l'honorable sénateur de Stadacona—la question du droit qu'ont deux sénateurs de demander qu'un bill soit soumis au comité des ordres permanents, sans que le Sénat puisse s'y opposer, et la seconde question est celle du droit de la soulever à la présente phase du bill, ou lorsque la deuxième lecture est demandée. En consultant Bourinot qui a donné quelques explications sur le fonctionnement de la règle 115, je constate que cette règle est omise dans l'impression de la dernière édition de cet auteur. C'est-à-dire que la règle commentée par lui n'est pas celle qui nous occupe présentement, mais celle qui précède immédiatement celle-ci. C'est avec un certain doute que j'exprime l'opinion que la motion de l'honorable sénateur est faite trop tard. Je ne voudrais pas me prononcer contre le droiot absolu que deux sénateurs puissent exercer sans laisser au Sénat le droit de s'y opposer, vu que la règle dit, entre autres choses ce qui suit :

Tout bill privé est renvoyé au comité des ordres permanents, si deux sénateurs le demandent au moment de la première lecture.

Mais après la première lecture, le bill en question a atteint sa deuxième épreuve. Il y a eu une motion demandant que le bill fût inscrit à l'ordre du jour pour sa deuxième lecture. Cette motion a été adoptée. De sorte que j'en conclus que le bill ne peut être renvoyé maintenant au comité des ordres permanents ; mais la question de la constitutionnalité du bill peut toujours être soulevée à quelque phase que ce soit du bill, et pour cette raison le bill peut être rejeté soit en comité, ou par la Chambre, ou à toute phase subséquente.

L'honorable M. LANDRY : Je ne veux pas discuter la décision donnée par l'honorable président. Je l'accepte ; mais la seule manière de nous servir à l'avenir de la règle en question sera, quand il nous arri-

vera un bill dont nous ne connaissons pas les dispositions, de demander qu'il soit renvoyé au comité des ordres permanents.

L'honorable M. KERR : La pétition fait connaître la nature du bill.

L'honorable M. LANDRY : Les pétitions ne sont pas ici. Quand un sénateur demande la première lecture d'un bill, nous n'avons pas, ici, les pétitions. Elles ont été renvoyées au comité des ordres permanents, et elles ne sont pas en notre possession. La seule chose à faire est celle-ci : deux sénateurs peuvent demander que le bill soit renvoyé au comité des ordres permanents pour que ce comité constate si ce bill tombe sous la juridiction du parlement fédéral. C'est le seul moyen que nous ayons d'obtenir cette constatation.

L'honorable M. FERGUSON : La grande difficulté que soulèvent les bills du genre de celui qui est maintenant devant nous, provient de ce que l'expérience acquise par les promoteurs de ces bills les pousse à insérer des dispositions dans lesquelles ils proposent de faire certaines choses de nature à les placer sous la juridiction du parlement fédéral ; c'est-à-dire, à faire certaines choses en dehors d'une province, ou entre une province et un pays étranger. C'est réellement un point qu'il convient, selon moi, de soumettre au comité des ordres permanents pour que ce comité s'en enquière et constate si ces dispositions ont été simplement insérées pour jeter de la poudre aux yeux du parlement, ou si elles ont été insérées de bonne foi dans le bill. Ce point pourrait être probablement constaté par un petit comité tel que le comité des ordres permanents. Si ce comité constatait qu'une certaine disposition, insérée dans le présent bill pour autoriser certaines opérations en dehors d'une province, n'a d'autre objet que d'obtenir une charte du parlement fédéral, ce fait suffit pour empêcher le parlement fédéral d'accorder cette charte, et il importe que le Sénat soit mis au courant de ce fait.

L'honorable M. BEIQUE : J'attire l'attention sur la loi adoptée en 1903 intitulée : " Acte constituant en corporation la compagnie dite The Algonquin Lumber and Power Company " (limitée). On m'informe que le présent bill a été copié sur cet Acte.

Hon. M. LANDRY.

Il est possible que le présent bill contienne quelques pouvoirs de plus ; mais d'après ce que j'ai pu voir en comparant les premiers paragraphes de l'article 9 du présent bill, qui concernent les pouvoirs de la compagnie—je constate que ces paragraphes sont exactement copiés sur cette loi statutaire de 1903.

L'article 9 du présent bill se lit comme suit :

9. La compagnie peut:

(a) exercer, par tout le Canada et ailleurs, l'industrie de fabricants et marchands de bois, dans toutes ses branches, et toutes autres opérations s'y rattachant;

(b) exercer, par tout le Canada et ailleurs, dans toutes ses branches, l'industrie de la fabrication du bois de pulpe, de la pulpe et du papier, et toutes autres opérations s'y rattachant; et aussi, généralement, celles de marchands et de manufacturiers, voituriers et propriétaires de moulins, quais et entrepôts;

(c) construire, affréter, acquérir et naviguer des vaisseaux à vapeur et autres entre tout port et endroit en Canada et tout autre port et endroit en Canada ou ailleurs.

L'honorable M. LOUGHEED : Les dispositions du paragraphe (m), auxquelles il a été fait objection, confèrent-elles le pouvoir illimité de construire des tramways, ainsi que le pouvoir d'expropriation ?

L'honorable M. BEIQUE : Je fais présentement allusion à l'article 11 de cet Acte qui édicte ce qui suit :

La compagnie peut, pour les fins de son entreprise, construire et mettre en service des voies latérales de chemin de fer, des tramways, des voies de garage ou des rameaux d'au plus dix milles de longueur, nécessaires pour relier les immeubles de la compagnie avec ses fabriques et usines, avec toute ligne de chemin de fer ou avec tout havre, quai, dock ou autre point d'expédition.

Pour ce qui concerne le pouvoir d'expropriation, je ne sais pas s'il est inclus dans le bill, lui-même ; mais ce droit est prévu par le paragraphe 2 de l'article 90 de l'Acte général des chemins de fer. Il appartiendra au comité de s'occuper de cette question. Du reste, il n'y a assurément rien d'extraordinaire dans le présent bill. Il est possible, ttoutefois, que les pouvoirs qu'il confère devront être réduits. En fait, je pourrais citer une ou deux douzaines de bills semblables que le Sénat a déjà adoptés, et ces bills comprennent le droit d'expropriation, ainsi que le droit de construire des tramways.

L'honorable M. POWER : Je ne suis pas opposé à la deuxième lecture ; mais je désire faire une observation sur ce que l'honorable préopinant vient de dire. Il est vrai, sans doute, comme il l'a dit. qu'en 1903, nous avons adopté un bill contenant des dispositions semblables à celles contenues dans le présent bill ; mais nous avons appris beaucoup de choses depuis 1903, et les efforts persistants de l'honorable sénateur de DeSalaberry, eux-mêmes, ont considérablement contribué à nous rendre plus prudents à l'égard des bills qui nous sont soumis. Je n'ai aucun doute que, lorsqu'il sera proposé dans le comité auquel le présent bill sera renvoyé, d'éliminer les dispositions inacceptables de ce bill, l'honorable sénateur, lui-même, y donnera son concours.

L'honorable M. WILSON : Avant que la deuxième lecture de ce bill soit proposée, nous devons, selon moi, examiner cette mesure avec le plus grand soin. Il confère des pouvoirs très extraordinaires, devant être exercés d'un bout à l'autre du pays. Nous avons prétendu jusqu'à présent que nous ne devions pas empiéter sur la juridiction de la législature locale. Cependant, que voyons-nous devant nous ? Nous nous trouvons en présence de l'un des bills les plus compréhensifs qui nous aient été soumis dans le cours de la présente session, ou de toute autre session précédente, et par lequel la compagnie qui en demande l'adoption, veut obtenir un droit de juridiction empiétant sur celui des législatures provinciales ; puis le droit d'émettre des obligations ; d'exercer des privilèges et d'exproprier des terrains pour toutes sortes de fins. Bref, tous les pouvoirs et privilèges demandés par cette compagnie dans son bill me paraissent être très déraisonnables, et j'espère que le proposeur voudra l'examiner à fond. Est-ce bien un bill d'intérêt privé, ou un bill d'intérêt public ? Quelle est donc la nature de ce bill ? Est-ce un bill de chemin de fer ? Si nous le renvoyons à un comité, quel sera ce comité ? La compagnie demande l'autorisation de construire des chemins de fer ; exploiter des forces hydrauliques et des lignes de télégraphe, et d'exécuter toutes sortes d'entreprises. Nous avons adopté, l'autre jour, une règle portant que si nous doutons qu'un bill tombe sous la juridiction fédérale, ou sous la juridiction provinciale, nous devons le renvoyer au comité pour que ce comité nous fasse connaître dans son rapport les raisons pour lesquelles le bill a été déclaré être à l'avantage général du Canada. Quel est, je le répète, le comité auquel le présent bill doit être renvoyé ? Sera-ce au comité dont mon honorable ami est le président, c'est-à-dire, le comité des ordres permanents ? Sera-ce au comité des bills privés, au comité des chemins de fer ? Le présent bill, à première vue, nous paraît être une mesure inoffensive ; mais si nous l'examinons de près, nous constatons que son apparence inoffensive disparaît, et il nous apparaît comme étant une mesure ayant une très grande envergure et une très grande importance. Je suis donc d'avis que le promoteur du bill devrait consentir à ce que la deuxième lecture fût renvoyée à un autre jour, afin de nous donner le temps de l'étudier à fond. Naturellement, je ne puis dire que la décision de l'honorable président n'a pas été entièrement juste ; mais nous n'avions pas eu le temps de nous rendre compte de la nature du présent bill lorsque la première lecture a été faite. Personne n'avait eu l'occasion d'en examiner les détails. Nous le connaissons maintenant, et, dans l'intérêt même du bill, je crois qu'il eût mieux valu le renvoyer au comité. C'est pourquoi, en compagnie de mon honorable ami, l'honorable sénateur de Wellington, je combattrai ce bill à chacune de ses phases, si le proposeur persiste à le faire avancer.

L'honorable M. EDWARDS : Je suis quelque peu surpris d'entendre les remarques de l'honorable sénateur de Saint-Thomas. Il n'est pas douteux que le présent bill tombe sous la juridiction du parlement fédéral, bien que, peut-être, sous une forme modifiée. Je suis surpris que quelques-uns puissent douter du droit qu'à le parlement fédéral de constituer en corporation une compagnie, et c'est tout ce qui est demandé par le présent bill. Le bill contient naturellement beaucoup d'autres choses ; mais le comité aura le droit d'en retrancher tout ce qui lui paraîtra excéder les pouvoirs d'une compagnie privée. Demander qu'une compagnie ne puisse s'adresser à une législature provinciale ou au parlement fédéral pour obtenir simplement une loi la constituant en corporation, est tout simplement

absurde. Ceux qui se constituent en compagnie peuvent choisir la juridiction qui leur convient, c'est-à-dire, se faire constituer en corporation soit sous l'autorité de lettres patentes, soit sous l'autorité d'un statut provincial, ou sous l'autorité d'un statut fédéral. Ils peuvent obtenir la charte qui leur convient, et la leur refuser serait une très grande injustice. Mais les pouvoirs qu'ils demandent dans leur bill peuvent n'être pas tous conférés, ou peuvent être même refusés. C'est au comité des bills privés qu'il appartient de juger s'ils sont constitutionnels ou non. et c'est à ce comité que les bills de cette nature doivent être renvoyés ; mais la concession de toute charte de cette nature n'excède certainement pas la juridiction du parlement fédéral. Une compagnie peut demander certains pouvoirs extraordinaires. Des pouvoirs de ce genre ont été demandés déjà ; amoindris ou retranchés en comité, et la même chose peut être faite encore avec le présent bill ; mais je suis étonné de ce que l'on propose de traiter ce bill autrement que ce qui est fait ordinairement, c'est-à-dire autrement qu'en lui faisant subir sa deuxième lecture et qu'en le renvoyant ensuite au comité des bills privés. Je ne connais aucunement les promoteurs de ce bill. Je n'ai même jamais vu ce projet de loi avant aujourd'hui, et je n'ai pu en faire qu'un rapide examen ; mais je ne vois rien jusqu'à présent qui s'y oppose.

L'honorable M. FERGUSON : Je désire simplement dire un mot sur la question d'ordre. La décision du président porte, je crois, que le temps de la soulever a été mal choisi par l'honorable sénateur de Stadacona. Je ne veux pas discuter ce point et j'accepte la décision. Mais je soutiens que, quelque soit le contenu d'un bill, il est permis à deux sénateurs de demander que ce bill soit renvoyé au comité des bills privés afin que ce comité s'enquiert de sa nature. Il peut se faire que ceux qui soulève des objections se trompent ; mais deux sénateurs peuvent faire la demande que je viens de mentionner. Il ne s'agit pas de rendre un jugement sur le contenu du bill ; mais il s'agit du droit qu'ont deux sénateurs de faire la demande de renvoi. Je désire simplement faire ressortir ce point de droit. Il sera peut-être nécessaire, plus tard, de modifier le règlement sur ce point.

Le PRESIDENT : J'incline, moi-même, dans ce sens ; mais vu que je ne décide pas maintenant ce point, j'ai cru devoir en renvoyer l'examen à plus tard.

L'honorable M. DOMVILLE : Je ne vois pas l'à-propos d'une si longue discussion sur le présent bill. Il est vrai qu'il s'agit d'un bill extraordinaire ; mais il a été présenté par un homme extraordinaire. Personne ne contestera l'habileté ou l'intégrité de mon honorable ami ; mais je suis quelque peu surpris d'entendre proclamer par mon honorable ami l'innocence de son bill. L'honorable sénateur de Saint-Thomas nous a parlé d'une " innocence apparente ". Je ne comprends pas ce que veut dire cet honorable sénateur par ces mots. Le présent bill s'applique à un vaste champ d'opérations. L'objet de ce bill ne pourrait être atteint au moyen de lettres patentes, parce qu'il est divisé en diverses parties. Il est magnifiquement rédigé au point de vue des banquiers du Canada. Vous ne pouvez rien obtenir sous l'autorisation de ses dispositions—absolûment rien. En effet, prenez le paragraphe 1, ou la première partie, et vous pouvez en vertu de cette disposition établir une fabrique de biscuit, ou toute autre industrie. La partie 2 s'applique, si ma mémoire est fidèle, aux compagnies faisant des opérations en dehors de la province. La partie 3 s'applique aux compagnies de prêt, etc. Sous l'autorité de l'Acte des compagnies par actions, vous ne pourriez obtenir la charte qui est maintenant demandée. Je connais parfaitement bien cette loi—l'ayant étudiée à fond. Bien que je ne sois pas un avocat, je la comprends très bien, et je sais que le présent bill tombe sous la juridiction fédérale. Où la compagnie pourrait-elle obtenir les pouvoirs qu'elle demande si elle ne les obtient pas du parlement fédéral ?

L'honorable M. OWENS : Elle ne peut les obtenir, ici.

L'honorable M. DOMVILLE : Comment le savez-vous ? La chose n'est pas encore décidée, et je ne vois aucune objection sérieuse contre le bill. Il s'agit, par exemple, de savoir si la disposition concernant les lignes de télégraphe tombe sous la juridiction fédérale ; mais il existe plusieurs statuts semblables au présent projet de loi. Mon honorable ami, l'honorable sénateur de

De Salaberry, connaît ses droits et ses pouvoirs, et je ne crois pas que, s'il avait considéré le bill comme inconstitutionnel, ou inacceptable, il l'eût présenté au Sénat. Je ne puis donc pas approuver les paroles ironiques prononcées par l'honorable sénateur de Saint-Thomas au sujet de " l'innocence " du bill. J'aimerais à savoir jusqu'à quel point cet honorable sénateur est innocent, lui-même.

L'honorable M. BEIQUE : Quand je présente un bill je n'assume pas la responsabilité de tout ce qu'il contient. J'ai présenté le présent projet de loi ; mais je me réserve le droit de le modifier si la chose est nécessaire lorsque le comité en sera saisi. Le devoir des honorables sénateurs est de se charger des bills qui leur sont confiés ; mais ces sénateurs, en se chargeant de ces bills, ne perdent pas leur liberté d'action lorsque ces bills sont discutés en comité, et je me propose d'agir à l'égard du présent projet de loi comme si je ne m'en étais pas chargé.

L'honorable M. DOMVILLE : J'espère que mon honorable ami, l'honorable sénateur de De Salaberry, ne croit pas, sans doute, que j'aie voulu le blesser de quelque manière que ce soit. J'ai voulu plutôt insister sur le renvoi au comité. Nous sommes peut-être en présence d'un bill extraordinaire ; mais nous vivons aussi dans un âge extraordinaire. Les choses se transforment sans cesse, et il peut arriver que nos opinions de la veille ne soient plus les mêmes aujourd'hui. Mon honorable ami nous a dit qu'il n'est pas responsable du bill qu'il a présenté et que nous discutons maintenant. Je ne partage pas entièrement son avis, vu que quiconque présente un bill dans le Sénat doit en assumer la responsabilité. Aucun mal ne peut résulter du renvoi du bill à un comité par lequel il pourra être étudié avec soin. L'honorable sénateur de Saskatchewan (l'honorable M. Douglas) a très judicieusement donné avis d'une motion qui, je l'espère, sera adoptée. Cette motion demande que les bills, bien que discutés à fond par les comités spéciaux, soient, lorsqu'ils sont rapportés à la Chambre, renvoyés à un comité général de celle-ci. Il ne serait pas juste que le présent bill fût repoussé avant d'avoir été discuté à fond. Tout sujet britannique a le droit de déposer sa pétition au pied du trône. Le présent bill est basé sur une pétition, et la seule matière qui soit maintenant devant nous est la motion demandant la deuxième lecture, et je ne vois aucune raison qui s'oppose à ce que cette motion soit adoptée.

L'honorable M. CLORAN : On trouvera dans l'article 9 du présent bill une justification de mes remarques. Je ne m'oppose pas plus au bill que ne le fait l'honorable sénateur de Russell, lui-même. Le Sénat peut conférer à une compagnie tous les pouvoirs dont elle a besoin ; mais ce sur quoi j'insiste, et ce sur quoi tout autre honorable sénateur doit insister, c'est que tout pouvoir conféré par le parlement fédéral en concurrence avec le pouvoir conféré par une province soit sujet à certaines restrictions. Or, qu'est-ce que le bill dit au sujet de l'un des pouvoirs demandés par la compagnie ? Il décrète que ce pouvoir sera exercé pourvu que la municipalité où ce pouvoir doit être exercé y consente.

Voyez l'alinéa (h) de l'article 9, qui dit :

Mais la compagnie ne peut exercer les pouvoirs qui lui sont conférés par le présent alinéa pour la vente ou la fourniture de l'électricité pour des fins d'éclairage, de chauffage et de force motrice, ou pour toutes autres fins auxquelles l'électricité peut être employée, tant qu'elle n'a pas obtenu le consentement et l'approbation du conseil municipal de la ville ou cité, du village ou autre municipalité locale ou district dans les limites desquels la compagnie est autorisée à exercer les pouvoirs conférés par la présente loi,—et ce consentement doit être établi par règlement et subordonné aux termes et conditions d'icelui ;

L'objet de mes remarques en ouvrant ce débat est de procurer aux gouvernements provinciaux les mêmes droits que la présente compagnie est prête à concéder aux municipalités, et l'une des raisons qui m'engagent à faire cette demande est l'alinéa (f) de l'article 9 qui confère à la compagnie le pouvoir—

D'acquérir et exploiter des mines, minéraux et droits miniers, et fondre, réduire, affiner, amalgamer ou autrement fabriquer, traiter et disposer des métaux, minéraux et minerais, et généralement en exercer la fabrication ;

Or, ce sont là des droits qui tombent sous la juridiction des provinces, et le présent bill est par suite un empiètement direct sur ces droits. Le bill, dans une de ses dispositions, prescrit que les droits municipaux seront protégés. J'irai plus loin, et je dis que le parlement fédéral peut conférer tous

les pouvoirs mentionnés par le bill ; mais cette concession ne doit être faite que sujette au contrôle des autorités provinciales et municipales.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

MODIFICATION DE L'ACTE GENERAL DES CHEMINS DE FER (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. McMULLEN : Je propose la deuxième lecture du—

Bill (A) intitulé: Loi modifiant la loi des chemins de fer en ce qui regarde la fourniture de boissons enivrantes aux employés de chemins de fer en fonctions .

Je soumets ce bill, vu les accidents arrivés sur diverses chemins de fer en Canada par suite—comme le public le croit—de l'usage de boissons enivrantes que font des employés chargés de la direction des trains. L'été dernier, un accident se produisit sur l'embranchement d'Owen-Sound du chemin de fer " Toronto, Grey and Bruce ", à l'endroit connu sous le nom de courbe du fer à cheval. Le train victime de l'accident était un train d'excursion transportant un grand nombre de passagers à l'exposition de Toronto. L'ingénieur mécanicien conduisait le train sur la courbe du fer à cheval à une vitesse telle que l'engin dérailla. Le résultat fut la perte de cinq vies humaines, et un grand nombre de personnes furent, en outre, très sérieusement blessées. On a soupçonné dans le public que l'ingénieur mécanicien se trouvait, lors de l'accident, sous l'influence des boissons enivrantes. Lors de l'enquête. il admit qu'il avait bu un verre de bière, mais rien de plus. D'après la loi, tout employé de chemin de fer, pendant qu'il est en fonctions, est obligé de porter un insigne. De sorte que tout hôtelier, si un employé de chemin de fer lui demande de la boisson enivrante, peut reconnaître par son insigne qu'il est au service d'une compagnie de chemin de fer et qu'il est en fonctions. Si l'employé ne porte pas son insigne pendant qu'il est en fonctions, il est passible de tous les dommages que l'hôtelier peut encourir pour avoir enfreint la loi. Cet employé est tenu de payer l'amende et les dommages, s'il y en a, auxquels l'hôtelier est condamné.

Hon. M. CLORAN.

L'honorable M. LOUGHEED : Dois-je comprendre que l'objet du bill soit, simplement d'augmenter la pénalité imposée par la loi actuelle ?

L'honorable M. McMULLEN : Simplement de l'augmenter.

L'honorable M. LOUGHEED : La loi prescrit déjà une amende maxima de $50 et un emprisonnement d'un mois. De sorte que nous n'avons pas besoin de discuter le principe du bill.

L'honorable M. McMULLEN : Je désire donner mes raisons à l'appui de la présente mesure. Je prétends qu'une amande de $50 n'est pas une pénalité suffisante. Une pénalité plus lourde devrait être imposée, et la raison, c'est que l'employé de chemin de fer est obligé de porter un insigne pendant qu'il est en fonctions, et, conséquemment, l'hôtelier doit savoir ce qu'il fait quand il lui vend de la boisson enivrante. La somme de cinquante piastres n'est pas une pénalité suffisante pour une pareille infraction pouvant causer une grande perte tant en vies humaines qu'en destructions de propriétés. La pénalité, je le répète, devrait être plus lourde, et elle devrait être imposée contre toute personne qui fournit de la boisson à un employé de chemin de fer pendant qu'il est en fonctions. Je propose que la peine soit fixée à $500 ou à une année d'emprisonnement. Cette pénalité n'est aucunement excessive, vu les sérieux accidents qui ont été causés par la fourniture de boissons aux employés de chemins de fer. Nous devons nous efforcer de protéger autant que possible la vie humaine.

L'honorable M. BELCOURT : L'honorable sénateur voudrait-il nous lire l'article de la loi actuelle, qui concerne le présent sujet ?

L'honorable M. McMULLEN : L'article 414 de la loi des chemins de fer se lit comme suit :

414. Toute personne qui vend, donne ou cède des boissons spiritueuses ou enivrantes à un serviteur ou employé d'une compagnie, pendant qu'il est en fonctions, est passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende d'au plus cinquante dollars ou d'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, pour un terme d'au plus un mois, ou des deux peines à la fois.

Telle est la loi actuelle, et je désire la modifier de manière que l'amende soit por-

tée à $500 ou l'emprisonnement à une année.

L'honorable M. BOSTOCK : L'honorable sénateur est-il en possession d'un état indiquant le nombre de condamnations infligées sous l'application de la loi actuelle, ou s'il peut dire que cette disposition de la loi n'a pas encore été appliquée ?

L'honorable M. DAVIS : Mon honorable ami a droit à toutes mes sympathies en essayant d'augmenter la pénalité à infliger contre l'infraction en question ; mais si nous n'avons pu, au moyen d'une amende de $50 et d'un mois de prison, faire cesser cette pratique de fournir de la boisson aux employés de chemins de fer, je ne crois pas qu'une augmentation de la pénalité remédiera au mal. Mon honorable ami dit que tout employé de chemin de fer est obligé de porter un insigne pendant qu'il est en fonctions, et que, conséquemment, tout hôtelier qui lui vend de la boisson, doit savoir ce qu'il fait ; mais l'employé de chemin de fer, même pendant qu'il est en fonctions, peut s'abstenir de porter son insigne, ou le dissimuler de manière que celui qui lui vend de la boisson peut ignorer qu'il est un employé de chemin de fer. Très souvent ce n'est pas l'hôtelier qui lui vend de la boisson. Le plus souvent c'est un commis qui est moins prudent que son patron, et, dans ces circonstances, l'amende de $500 et un an d'emprisonnement seraient une lourde pénalité à imposer contre l'hôtelier.

La même chose peut se dire des sauvages des territoires du Nord-Ouest. Plusieurs de nos sauvages sont simplement des métis, et personne ne peut dire la différence qu'il y a entre un sauvage et un métis. En fait, il y a des métis sous traité et des métis qui ne le sont pas. Le métis, qui est régi par un traité n'est pas supposé pouvoir obtenir de la liqueur enivrante, tandis que le métis de l'autre catégorie est un citoyen ordinaire et peut obtenir de la liqueur enivrante s'il le désire. Très souvent, sous l'application d'une loi comme celle dont il s'agit présentement, un homme peut être condamné à l'amende et emprisonné pour une infraction qu'il peut n'avoir pas eu l'intention de commettre. Telle est le point faible de la présente législation. Comme la loi actuelle est déjà pratiquement la même que celle qui est maintenant proposée, et comme mon honorable ami n'a pas été capable de nous montrer le nombre de condamnations infligées sous l'application de cette loi, je crois qu'il n'est pas maintenant nécessaire de la modifier.

L'honorable M. McMULLEN : Un employé de chemin de fer est passible d'une amende de $20, et d'un emprisonnement à défaut du non paiement de l'amende, s'il manque de porter son insigne pendant qu'il est en fonctions, et toute personne peut le poursuivre pour cette infraction. Dans un cas de cette nature, naturellement, l'hôtelier n'est pas responsable de l'infraction. Puis, le présent bill n'impose pas une pénalité de $500 dans tous les cas. Ce montant est le chiffre maximum de l'amende, et le juge peut à sa discrétion l'imposer, ou imposer une amende moindre. Mon but est d'empêcher autant que possible, les hôteliers et d'autres personnes de fournir de la boisson enivrante aux employés de chemins de fer pendant qu'ils sont en fonctions. Quelques-unes des compagnies de chemins de fer dans les Etats-Unis ne veulent pas avoir à leur service des hommes qui ne s'abstiennent totalement de l'usage de boissons enivrantes, et il faudra en venir à cet expédient au Canada. Nous avons de bonnes raisons de croire que plusieurs des accidents de chemins de fer arrivés récemment ont été causés par des employés se trouvant au moment de ces accidents, sous l'influence de la boisson enivrante. Mon but, je le répète, est de protéger autant que possible la vie humaine.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si l'honorable sénateur veut que son bill soit efficace, il doit fixer un minimum et un maximum pour la pénalité, et décréter que la pénalité ne sera pas moins de telle somme, ni n'excédera $500, et que le terme de l'emprisonnement ne sera pas au-dessous d'un certain nombre de mois, ni n'excédera douze mois. J'ai acquis une certaine expérience en administrant jadis un ministère qui donnait au tribunal des causes dans lesquelles une pénalité était infligée. Les décisions de ce tribunal me suggèrent justement les remarques que je viens de faire.

Je citerai un exemple pour faire bien comprendre ce que je veux dire. Un

homme, disons, était poursuivi pour s'être entendu avec un officier de douane pour faire le commerce de contrebande, dans lequel les profits étaient divisés entre eux. Sous l'application de l'Acte concernant la vérification des comptes publics, qui est quelque peu plus rigoureux en matière de pénalité que ne l'est l'Acte des douanes, le délinquant était poursuivi devant un magistrat. Ce dernier était obligé d'imposer une amende ; mais le chiffre était laissé à sa discrétion qui ne devait pas excéder un certain maximum, et le magistrat agissait de la même manière pour l'emprisonnement ; mais quant au terme de cet emprisonnement, il n'était aucunement limité au-dessous du maximum. Quel résultat obtenait-on ? En voici un exemple : Prenez une flagrante tentative, disons, de corrompre un fonctionnaire du gouvernement, dont la charge est de voir à ce que le revenu du pays soit convenablement perçu. Le délinquant était frappé d'une amende de vingt-cinq centins et logé en prison pendant une dizaine de minutes. Or, combien de causes de ce genre se présenteront-elles si le présent bill devient loi sous sa forme actuelle ? J'approuve entièrement le motif de l'honorable proposeur, qui est son désir de protéger la vie humaine. Les employés de chemins de fer occupent des positions remplies de responsabilités, et ils ne doivent pas user excessivement de liqueurs fortes ; mais si vous voulez faire une loi efficace, vous devez modifier la phraséologie de la clause pénale du présent bill de la manière que je viens d'indiquer.

L'honorable M. McMULLEN : Je ne vois rien qui s'oppose à ce que le bill soit modifié en comité dans le sens indiqué par l'honorable sénateur.

L'honorable M. BEIQUE : Le présent bill devrait être présenté comme un amendement au code criminel. Je ne crois pas que la loi générale des chemins de fer contienne une disposition concernant un emprisonnement du genre de celui prescrit par le présent bill.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : La loi des chemins de fer n'est amendée que par les termes qui augmentent le chiffre de la pénalité.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivants sont lus une première fois :

(Bill 8) intitulé :" Loi concernant la compagnie dite The Tobique Manufacturing Company et à l'effet de changer son nom en celui de Fraser Lumber Company (Limited) ".—(L'honorable M. Thompson.)

(Bill 33) intitulé : " Loi concernant la Calgary and Fernie Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

(Bill 36) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Boundary, Kamloops and Cariboo Central Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

(Bill 48) intitulé : " Loi concernant la Niagara Grand Island Bridge Company ".—(L'honorable M. Kerr.)

(Bill 52) intitulé : " Loi concernant un brevet de Eugène François Giraud. "—(L'honorable M. McMullen.)

(Bill 58) intitulé : " Loi concernant l'Ashcroft, Barkerville and Fort George Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

(Bill 72) intitulé : "Loi concernant les brevets de la Windsor Pump and Foundry Company (Limited) ".—(L'honorable M. Beith.)

QUAI DE DESCHAMBAULT.

MOTION.

L'honorable M. LANDRY : Je propose :

Qu'un ordre de la Chambre émane pour un état indiquant, en autant de colonnes différentes, ce qu'ont coûté annuellement, depuis qu'ils ont été commencés, les travaux de construction du quai de Deschambault, dans le comté de Portneuf, de la route qui y conduit et des hangars, ou autres bâtiments en rapport avec ledit quai ;—avec copie de toute la correspondance échangée au sujet desdites constructions, entre le Gouvernement et notamment le département des Travaux publics, et M. Thomas Breen, M. M. S. Delisle, ou autres personnes.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à 3 heures, demain.

SENAT.

Séance du mercredi, 5 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

LA NAVIGATION SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT.

MOTION.

L'honorable M. LANDRY propose :

Qu'un ordre du Sénat soit donné pour faire produire un état donnant dans autant de colonnes :

1. Les noms des officiers actuellement employés à bord des bateaux du Gouvernement ou des bateaux nolisés par lui pour la saison de la navigation, dans le fleuve Saint-Laurent.
2. Le montant des gages ou salaires mensuellement payés à chacun d'eux pour la période de leur engagement annuel.
3. Le montant des gages ou salaires mensuellement payés à ceux qui ne sont employés qu'une partie de l'année.
4. Le montant des gages ou salaires mensuellement payés à ceux qui en dehors de leur service réel, sont payés une partie de leurs gages ou salaires pendant les mois d'hivernement des bateaux.

La motion est adoptée.

TRANSPORT DE L'HOPITAL MILITAIRE A QUEBEC.

L'honorable M. LANDRY demande :

Y a-t-il quelque chose de vrai dans la rumeur ayant cours dans la cité de Québec allant à dire que les autorités militaires ont décidé de transporter au milieu du quartier Saint-Louis l'hôpital militaire maintenant localisé dans l'enceinte de la citadelle de Québec?

Si ce changement a été décidé, par qui et quand cette décision a-t-elle été prise?

Des protestations contre tel changement ont-elles été reçues par le Gouvernement; de la part de qui?

L'honorable M. SCOTT : Le département m'a informé qu'il n'a pas été décidé de transporter l'hôpital militaire de Québec au milieu du quartier Saint-Louis.

L'honorable M. LANDRY : Ce n'est pas une réponse à ma deuxième question. Y a-t-il eu protestation ?

L'honorable M. SCOTT : On ne me l'a pas dit.

L'honorable M. LANDRY : Le gouvernement peut n'avoir pas pris cette décision ; mais il peut avoir reçu des protestations.

L'honorable M. SCOTT : J'appellerai l'attention sur l'omission.

AMENDEMENT DES REGLES DU SENAT.

MOTION.

L'honorable M. DOUGLAS propose :

Que l'article 128 des règlements et formes de procédures se lise comme suit :

Que tous les projets de loi rapportés par les comités permanents ou spéciaux soient, après leur deuxième lecture, placés sur les procès-verbaux qui suivent la réception du rapport, afin d'être référés au comité de toute la Chambre.

Il dit : Je crois qu'on a dit, un jour, que lord Derby, le leader de la Chambre des Lords, ne répondait jamais aux interrogations. Je crois qu'il se prévalait, pour ne pas répondre, de l'indépendance de la Chambre des Lords anglaise, qui jugeait qu'il n'avait pas été fait de réponses aux question du dehors. J'ai cru moi-même, quelquefois, que nous pouvions mieux employer notre temps que de nous occuper de ce qui se disait, au dehors, de la besogne de cette Chambre-ci, que si nous ne nous en occupions pas autant, nous pourrions donner plus d'attention à des questions qui nous sont soumises à chaque instant, et nous discuterions moins longuement les réformes à apporter au Sénat. Je suis convaincu que les pères de la confédération, en nous donnant le Sénat, n'ont pas commis une faute. Pour retourner dans ma vie politique jusqu'en 1896, je dirai que lorsque l'on m'offrit d'être mis en nomination pour représenter l'ancienne circonscription d'Assinioboïa, on me demanda tout d'abord si j'étais en faveur de l'abolition du Sénat. Je répondis : " Messieurs, si vous désirez l'abolition du Sénat, vous devez chercher un autre homme pour représenter la circonscription." En soumettant la motion dont il s'agit, je suis loin de vouloir faire la leçon à cet honorable corps; mais je dirai que si nous pouvions faire un léger changement, qui ne modifierait en rien le principe et qui nous permettrait de disposer avec plus de réflexion des différentes mesures qui nous sont soumises, nous ferions une œuvre utile. J'ai constaté, depuis que je siège ici, que nous avons précipitamment disposé de plusieurs mesures, et cela au détriment du pays. J'ai toujours regretté que nous n'eussions pas autant de renseignements que nous aurions dû avoir relativement à des questions qui nous étaient soumises dans les différents comités de la Chambre, et

fréquemment, je suis appelé à prendre une décision à la hâte, sans avoir les renseignements dont j'aurais pu avoir besoin pour l'appuyer. A ce qui est énoncé dans cette motion, on peut répondre que nous avons tous le privilège d'assister aux séances des comités de cette honorable Chambre, et d'écouter les discussions qui s'y font, afin de nous renseigner et d'exercer notre jugement, lorsqu'une mesure est soumise à la Chambre pour y être étudiée. Cela est vrai, mais je désire faire remarquer qu'il est physiquement impossible à un sénateur d'assister à toutes les séances des comités. Nous pouvons assister à un certain nombre de séances pour la discussion des bills dans lesquels nous sommes intéresés. Mais nous devons permettre à d'autres d'y assister, et assurément nous ne pouvons pas prétendre que nous avons le droit d'obtenir tous les renseignements nécessaires en assistant à ces séances. Le désir que j'ai d'obtenir des renseignements ne peut se concilier avec la règle n° 123, pour cette raison-ci : "A moins que le Sénat n'en ordonne autrement, un bill privé rapporté d'un comité permanent ou spécial, n'est pas renvoyé au comité général." On peut nous dire que c'est là la pratique de la Chambre des Lords anglaise. Je ne nie pas cela ; mais notre Sénat est constitué différemment sous ce rapport-là. Ces comités de la Chambre des Lords de la Grande-Bretagne comptent un certain nombre des juges de la cour Suprême du pays, des hommes d'une haute science légale et d'une habileté reconnue; et quand ils prennent une décision relativement à un bill d'intérêt privé, la Chambre généralement les approuve. Notre honorable corps est différemment constitué, et nous pouvons croire que d'après la règle 128, des sénateurs intéressés pourraient faire un rapport qui leur serait favorable; et si le Sénat n'a pas l'occasion d'étudier la question, le rapport pourrait être adopté sans qu'un honorable sénateur y objectât, d'autant plus facilement que le comité général de la Chambre n'aurait pas à s'en occuper. Voilà la grande difficulté qui se présente. Je voudrais qu'il y eût un changement de fait à ce sujet, et le Sénat a le droit de faire ce changement, parce que la règle dit : "A moins que le Sénat n'en ordonne autrement." Le Sénat a le pouvoir d'en ordonner autrement, et j'aimerais que les honorables sénateurs, s'ils croient la chose opportune et sage, fissent en sorte que les honorables sénateurs soient mis en possession de tous les renseignements nécessaires, et que l'on changeât la règle, de manière à permettre que les comités permanents soumettent leurs rapports au comité général de la Chambre. Je ne vois pas que cela offrirait une grande difficulté. La seule chose que l'on pourrait objecter, si la Chambre en faisait une règle fixe, serait celle-ci : Quand un bill est discuté devant un comité, quand celui-ci en approuve le principe sans amendement. Cet honorable corps perdrait du temps à remettre l'adoption du bill à un autre jour, ce qui aurait pour effet de le faire inscrire dans le cahier des avis, pour être transmis au comité général de la Chambre. C'est la seule objection que je puisse voir à la proposition ; mais cela ne peut nuire à personne, d'ajourner d'un jour l'adoption d'un bill Nous pouvons disposer d'un bill comme en dispose la Chambre des communes. Je demande donc que les bills soient plus longuement discutés. Je demande que de plus amples détails soient donnés au sujet de la besogne soumise à la Chambre, et je crois que les honorables sénateurs trouveront raisonnable que nous ayons tous les renseignements possibles au sujet des mesures qui nous sont soumises. Comme vous pouvez le voir par la phraséologie de la règle 128, nous avons le droit de faire le changement, si nous le jugeons à propos. Il y a bien des choses à dire à l'appui du changement. D'abord nous disposons de beaucoup de temps pour étudier toutes les questions qui nous sont soumises. Nous avons généralement un long ajournement à chaque session. Nous n'aimons pas les courts ajournements, et personnellement, j'aimerais à écarter de la discussion un certain nombre de questions. On me dira, peut-être, que je parle dans mon intérêt, parce que d'honorables sénateurs, qui demeurent à une grande distance de la capitale, doivent rester ici durant les ajournements. Les courts ajournements peuvent être utiles à ceux qui demeurent à une faible distance; ils peuvent aller dans leurs foyers et revenir à temps pour assister aux séances de la Chambre. Cependant, nous ne pouvons pas dire que le temps nous manque, et ce qui peut être utile à quelque sénateur ne

doit pas nuire aux autres. Et puis le Sénat ferait ce que fait la Chambre des communes, sous ce rapport-là. Je crois que cela empêcherait l'adoption à la vapeur de certaines mesures à la fin de la session, sur l'instance d'hommes qui font plus avec la ruse qu'avec leurs bras. Nous savons tous qu'il est adopté ici, à la fin de la session, des bills qui n'ont pas été suffisamment étudiés. Ils sont adoptés à la hâte, sur un mot de notre honorable et estimable président, et n'attendent, pour devenir lois, que la sanction royale. Ce que nous devons faire alors c'est de substituer ce que contient ma motion à la règle 128.

L'honorable M. DAVIS : Mon honorable ami a discuté la question passablement au long, et je suis d'avis, comme nous disposons de beaucoup de temps, que le changement dont il s'agit nous permettrait d'étudier plus à fond la législation qui est adoptée dans cette Chambre-ci. Quelques-uns de nos amis trouvent que les comités ne comptent pas assez de membres, d'autres trouvent qu'ils en comptent trop. Quoi qu'il en soit, plusieurs sénateurs ne font pas partie d'importants comités et ne sont pas à même de connaître les mesures qui y sont discutées. Ils n'entendent pas discuter dans les comités les bills d'intérêt privé, et quand un bill est rapporté à la Chambre par le président d'un comité, il est généralement adopté, bien que plusieurs sénateurs puissent n'en connaître rien. On nous a dit que tout sénateur a le droit d'assister aux séances des comités, d'y prendre part aux discussions, sans avoir le droit d'y voter; mais les honorables sénateurs ne peuvent pas assister à toutes les séances des comités. Trois ou quatre comités peuvent siéger simultanément, et naturellement un sénateur ne peut assister qu'à une séance. Et puis, si tous les sénateurs voulaient assister au comité des chemins de fer, ils ne pourraient trouver place pour s'y loger. Aussi, tous ces bills devraient être soumis au comité général de la Chambre. Si la motion de mon honorable ami est adoptée, nous pourrons étudier plus à fond les mesures qui nous seront soumises. Cela rendra justice à tous les membres du Sénat et aura pour effet d'améliorer notre législation.

L'honorable M. CLORAN : Je suis un de ceux qui désirent avoir le plus d'éclaircissements possibles sur une question. D'autres peuvent n'en pas désirer, mais j'en désire autant que possible, et si je ne puis les avoir directement, je tâcherai de les avoir autrement. Plusieurs honorables sénateurs ne sont pas membres de comités importants, et ne peuvent obtenir les renseignements dont ils ont besoin pour prendre une décision sur une certaine question qui intéresse la nation et comporte de grands intérêts. Durant plusieurs années—je ne siège ici que depuis cinq ans—j'ai manqué de renseignements, que je n'aurais pu obtenir que dans les comités. Pour les obtenir, j'aurais été obligé de renoncer à d'autres engagements. Je crois que tout ce qui se fait dans les comités d'un corps délibérant devrait être rapporté à la Chambre, afin que les sénateurs puissent avoir tous les renseignements dont ils ont besoin pour prendre une décision. J'ai été président du comité des bills d'intérêt privé, durant quatre années, et comme tel, j'ai insisté, à maintes reprises, pour que les travaux des comités fussent connus passablement bien de la Chambre. Sans doute, tous les renseignements ne peuvent être donnés, mais tout ce qui peut permettre à un sénateur de se former un jugement, peut bien être fourni. Je prétends que l'adoption de la motion qui est devant la Chambre, pourrait donner de bons résultats jusqu'à un certain point. Ce n'est pas une proposition révolutionnaire ; mon honorable ami demande simplement que lui et ses collègues, qui ne sont pas membres de comités importants, puissent connaître les faits essentiels relatifs à toute mesure soumise à un comité. Une motion de ce genre a été rejetée la semaine dernière, au grand détriment du Sénat, suivant l'opinion publique du pays. Ça n'aurait été que rendre justice aux sénateurs qui n'assistent pas aux séances du comité des chemins de fer, que d'avoir adopté, la semaine dernière, la motion de mon honorable ami de Digby. Mon honorable ami a demandé simplement que lorsqu'un bill est déclaré à l'avantage général du Canada, la Chambre connaisse les raisons sur lesquelles se sont appuyés dix ou vingt membres du comité pour prendre une décision. Cette honorable Chambre a rejeté cette motion par un vote de 29 contre 22, et a exposé par là le Sénat à la censure de la presse de tout le pays.

J'ai sous la main un article que l' " Ottawa Evening Journal " a publié sur le sujet, et que je considère comme judicieux.

Quelques VOIX : Lisez-le ! lisez-le !

L'honorable M. CLORAN : Nous devons faire insérer dans les débats cette expression de l'opinion publique, au sujet d'un acte approuvé par la majorité des membres de cette Chambre. Je protestai alors, mais malheureusement, je fus obligé de m'absenter avant qu'un vote se donnât sur cette question, ce qui explique l'absence de mon nom sur la liste des votants. Cependant, avant de quitter la Chambre, je fis avec un honorable sénateur un arrangement qui nous permit de nous abstenir simultanément de voter. Sans cet arrangement, cet honorable sénateur aurait voté avec la majorité. L'honorable sénateur de la Saskatchewan demande que tous les bills rapportés des comités soient soumis à un comité général de la Chambre. Qu'est-ce que le " Journal " dit relativement à la conduite de cette Chambre à ce sujet ?

L'honorable M. LOUGHEED : Je soulève un point d'ordre. Mon honorable ami fait allusion à un débat antérieur, et s'écarte de la règle.

L'honorable M. CLORAN : Je ne fais pas allusion à un sujet antérieur. Je parle d'un article qui a paru dans un journal d'Ottawa, et qui appuie mon opinion sur la question qui est maintenant soumise à la Chambre.

Le PRESIDENT : Je dois déclarer que le point d'ordre est bien soulevé.

L'honorable M. CLORAN : A propos de quoi ?

Le PRESIDENT : A propos de la discussion d'une question qui a été soulevée ici.

L'honorable M. CLORAN : Je ne parlerai pas de la discussion qui a eu lieu la semaine dernière, mais je mentionnerai le fait que le peuple de notre pays désire que le Sénat fasse sa besogne avec justice et intelligence. Il y a un certain nombre de sénateurs qui désirent cela; il y a une majorité contre nous, qui refuse les éclaircissements donnés au comité.

L'honorable M. DOMVILLE : Oh ! non, non.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur a voté pour cela. Est-ce que le peuple a approuvé notre conduite d'après le principe que j'ai exposé ici, ce soir ? Un des organes qui reflètent l'opinion publique du pays a dit ceci. . . .

L'honorable M. LOUGHEED : J'objecte de nouveau. Je prétends encore que cet article ne peut être lu, parce qu'il se rapporte à un débat antérieur.

Le PRESIDENT : Je demanderai à l'honorable sénateur de discuter simplement la question relative à la motion de l'honorable sénateur de la Saskatchewan. L'article dont parle l'honorable sénateur est une critique du débat de la semaine dernière.

L'honorable M. CLORAN : Tous les philosophes tirent leurs lumières des événements passés. Il n'y a aucun doute là-dessus. Vous n'aurez jamais de lumière si vous mettez le boisseau dessus. Je veux me renseigner d'après ce qui s'est passé la semaine dernière. On me dit maintenant que je m'écarte des règles. Cela prouve une fois de plus de quel estime le Sénat jouit vis-à-vis du public. Nous sommes vieux, nous nous faisons vieux, et l'on ne nous permet pas de profiter de l'expérience du passé. Je m'incline humblement devant la décision de l'honorable président; mais je dirai que l'honorable chef de l'opposition dans cette Chambre-ci ne sera pas approuvé par le peuple du pays pour avoir voulu étouffer une pareille discussion.

L'honorable M. POIRIER : A l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. CLORAN : Je me suis incliné devant la décision du président. Le public maintenant discute la valeur du Sénat au point de vue politique.

L'honorable M. DOMVILLE : C'est le Sénat lui-même qui l'a discuté.

L'honorable M. CLORAN : Oui, mais nous devrions subir plutôt l'influence du dehors, relativement à notre existence, parce que je ne crois pas que nous devions nous suicider. Si d'autres personnes veulent tuer le Sénat, et si elles sont assez puissantes pour le faire, je n'ai rien à dire; mais je n'approuverai pas le suicide du Sénat. La

motion qui est devant cette honorable Chambre est une de celles qui intéressent toutes les classes de la société. Pourquoi? Parce qu'elles comprennent que le Sénat doit rendre au pays plus de services qu'il n'en a rendu jusqu'à présent; et nous, nous voulons restreindre les moyens dont nous pourrions disposer, pour nous procurer les renseignements nécessaires à l'adoption d'une législation impartiale. Comment puis-je voter sur le bill de Lancaster, par exemple, sur lequel le comité n'a pu s'entendre ce matin, et dont l'étude a été remise à plus tard ? Comment puis-je décider cette question ?

L'honorable M. POIRIER : A l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. CLORAN : Prenez un bill soumis à cette honorable Chambre. Comment puis-je prendre une décision intelligente, judicieuse et impartiale, si je n'ai pas les renseignements qui ont été donnés devant le comité, par les experts, par les avocats, par les députés et les sénateurs ?

L'honorable M. CASGRAIN : Je soulève un point d'ordre. Il a été fait allusion à ce qui s'est passé, ce matin, au comité. Le rapport de ce comité n'est pas devant la Chambre.

L'honorable M. CLORAN : Je ne parle pas seulement du comité dont l'honorable sénateur est le président, pas plus que je n'exclus mon propre comité.

Le PRESIDENT : Je ne crois pas que le point d'ordre soit bien soulevé. L'honorable sénateur parle d'une manière générale.

L'honorable M. CLORAN : Voilà, au moins, une décision en ma faveur. L'honorable sénateur de Lanaudière, qui est le président du comité des chemins de fer. a eu parfaitement raison de dire que je n'avais pas le droit de discuter ce qui s'était passé au comité ce matin. Je m'incline devant cette opinion. Il a parfaitement raison; mais je prétends qu'en général d'autres sénateurs sont empêchés par des affaires qui relèvent de cette honorable Chambre, d'assister à toutes les séances des comités. Aussi, ils sont souvent appelés à voter l'adoption de mesures dont ils ne connaissent pas un mot. Je proteste contre cela, en raison de la conduite de l'honorable sénateur de la Saskatchewan qui a eu, tout nouveau sénateur qu'il est, le courage de venir devant la Chambre pour nous demander de changer nos règles. En réponse à l'honorable sénateur de Marshfield, j'ai dit que rien ne pouvait nous empêcher d'agir comme nous l'avions déjà fait. Les temps changent. Les conditions changent. Le pays grandit et le Sénat, s'il veut vivre, doit grandir avec le pays. Voilà la position, et je prétends que l'honorable sénateur de la Saskatchewan, en inscrivant cette motion dans le cahier des avis et en demandant à la Chambre de l'approuver, a fait simplement ce que le pays désire, et si je n'étais pas arrêté dans la discussion, pour ce qui regarde un débat antérieur, je dirais que la presse du pays a couvert de ridicule et d'opprobre le Sénat pour ce qu'il a fait à ce sujet la semaine dernière. Je suis empêché de discuter cette question. Je n'ai que le droit de mentionner le fait. Je prétends que pour ces raisons il serait contraire aux intérêts du Sénat de répéter ce qu'il a fait la semaine dernière. Il serait contraire aux intérêts du parlement, que cet honorable Sénat répétât l'erreur qu'il a commise la semaine dernière. Il serait contraire aux intérêts du Canada, que le Sénat, dans la discussion des affaires publiques, refusât de recevoir des lumières, et pour ces raisons, je demanderai aux honorables sénateurs qui ont à cœur non seulement les intérêts du Sénat, mais encore les intérêts du peuple, d'approuver la motion de l'honorable sénateur de la Saskatchewan.

Le PRESIDENT : Comme l'honorable sénateur semble douter de l'opportunité de restreindre le débat à la motion, je citerai Bourinot, à la page 479, où il dit :

> Un membre ne peut, non plus, lire un passage d'un journal ou d'un livre, ni commenter un discours fait au parlement, au cours de la session.

L'honorable M. CLORAN : Je me suis incliné devant la décision du président.

L'honorable M. POIRIER : Je ne vois pas d'anologie entre cette motion et celle de mon honorable ami de Digby, relativement aux entreprises à l'avantage général du Canada. La première motion qui a été rejetée et dont je ne discuterai pas les principes, s'appliquait à des cas particuliers, à des précédents reconnus dans nos règles. Par exemple, lorsque le préambule d'un

bill n'a pas été prouvé et qu'il en a été fait rapport à cette Chambre, les raisons peuvent être données pour expliquer pourquoi ce rapport a été fait. ce qui était l'innovation proposée par mon honorable ami de Digby; mais il s'agit ici d'une question absolument différente. C'est une question complexe qui causera, je le crains, des difficultés dans cette Chambre-ci. Premièrement, elle aura pour effet la création de deux comités devant être chargés du même travail. Deuxièmement, elle viendra d'une manière sérieuse, en conflit avec l'article 130, qui dit :

Aucune modification importante à un bill privé ne peut être proposée en comité général, ni au moment de la troisième lecture, à moins qu'il n'en ait été donné avis un jour antérieur.

Aussi, l'honorable Chambre voit dans quelle position nous nous trouverons si nous avons deux comités qui soient chargés de la même besogne. Le comité général sera incapable de changer une mesure d'une manière considérable, que si un avis est donné au préalable. Cela compliquera la procédure inutilement. Lequel des deux comités dominera l'autre ? Naturellement, ça devrait être le comité général ; mais il aura encore un conflit inutile entre les autorités. Si les bills doivent être soumis au comité de la Chambre, je demanderai l'abolition de tous les comités permanents. Il n'y aurait pas alors de conflit, et la lumière après laquelle soupire mon honorable ami, après laquelle nous soupirons tous, serait versée à torrents. La motion, dont on propose l'adoption comme ordre permanent, sera, je suppose, et je le répète, une cause d'inquiétude pour le Sénat. Son application sera difficile, et étant donnée la règle 130, elle sera virtuellement inutile, parce que ce comité sera incapable de modifier le bill en quoi que ce soit, sauf après qu'aura été donné un avis comme celui qui se donne pour la troisième lecture d'un bill.

L'honorable M. LANDRY : Veuillez me permettre un mot de réponse à l'honorable préopinant. Je ne vois pas de contradiction entre la règle 130 et la règle 28 ou 29. La règle 128 dit :

A moins que le Sénat n'en ordonne autrement, un bill privé rapporté d'un comité permanent ou spécial n'est pas renvoyé au comité général.

Hon. M. POIRIER.

Voilà la règle générale ; mais cette règle décrète que le Sénat pourrait en ordonner autrement et que lorsqu'un bill vient d'un comité spécial, le Sénat peut ordonner, de sa propre autorité, que le bill soit transmis de nouveau à un comité général. C'est là la règle telle qu'elle existe aujourd'hui. La règle 130 dit :

Aucune modification importante à un bill privé ne peut être proposée en comité général, ni au moment de la troisième lecture, à moins qu'il n'en ait été donné avis un jour antérieur.

C'est là la pratique qui a été suivie ici chaque jour. Quand un bill vient d'un comité permanent et qu'il est inscrit dans le cahier des avis pour sa troisième lecture, aucune modification importante n'y est faite à moins qu'un avis d'un jour n'ait été donné. Voilà ce que dit la règle 130 et rien de plus. Si l'on peut inférer quelque chose de ce qu'a prétendu mon honorable ami, c'est que la règle 130, au lieu d'être contraire à la proposition de mon honorable ami, tomberait, si elle était adoptée, sous l'empire de la règle 130 et ne la contredirait pas du tout. Je ne vois pas de contradiction entre ces deux règles. Il s'agit de savoir si nous devons adopter cette nouvelle procédure ? Est-ce que chaque bill qui viendra d'un comité permanent sera soumis au comité général de la Chambre ? Des raisons peuvent être données pour ou contre cette procédure. Personnellement, je serais disposé à adopter la motion de mon honorable ami.

L'honorable M. DOMVILLE : Je ne crois pas que cette question nécessite une longue discussion. Mon honorable ami de Rigaud a cité un journal. Je crois qu'il a eu tort en cela, parce que l'honorable président a décidé que, d'après Bourinot—qui est parti pour le pays de la classe éternelle—peut-être pas trop tôt—il ne pouvait faire allusion à un article de journal. S'il avait déclaré dans cette Chambre qu'un journal avait dit telle ou telle chose, il aurait été dans l'ordre. S'il avait dit qu'un journal avait blâmé la conduite de cette Chambre, il aurait été parfaitement dans l'ordre. Il a voulu démontrer qu'il était malheureux que la Chambre s'exposât par des actes à être censurés par la presse ou par un particulier. Comme cela nous fait du tort ! Je crois que la motion devrait être adoptée,

parce que, lorsqu'un bill est transmis à un comité spécial, ceux qui seraient intéressés pourraient n'être pas présents à la séance. Je ne veux pas être déclaré hors d'ordre ; mais je dirai que souvent, je n'ai pas pu prononcer un seul mot à une séance de comité, à laquelle j'assistais. Je ne parlerai pas d'un comité d'aujourd'hui ou d'hier. Il y a parmi les membres des comités de grandes et de petites lumières ; et les petites lumières n'ont pas le droit de combattre les grandes, et les petites, parce qu'elles sont dans le Sénat, croient être aussi brillante que les autres et elles prennent des décisions inébranlables.

L'honorable M. POWER : Des décisions impartiales.

L'honorable M. DOMVILLE : Des décisions impartiales qui deviennent plus tard partiales. Les comités sont comme les tourbillons de vent. On peut les maîtriser cependant ; mais je ne dirai pas ici comment on peut le faire. Pourquoi un bill est-il envoyé à un comité ? Pour qu'il soit donné des détails à son sujet. Tous les détails y sont étudiés à fond. Les avis des membres sont partagés, et le bill est renvoyé au comité général de la Chambre. Un honorable député dit : "Je n'ai pu dire un seul mot dans un certain comité ; mais je puis parler ici. Je vais étudier chacun des articles, je ne laisserai pas adopter le bill dans tout son ensemble, comme le désirent quelques députés". Quel mal y a-t-il à soumettre le bill au comité général de la Chambre ? Nous ne sommes pas écrasés par le travail. Quelques-uns de nous sont fatigués de parler, non pas de travailler. Nous avons beaucoup de temps à disposer. Le pays se plaint que nous n'avons rien à faire. Est-ce qu'il y a objection à calmer, sous ce rapport-là, l'esprit du public, si vous voulez l'appeler ainsi, ou l'esprit de la Chambre, en lui laissant connaître que toute chose soumise à la Chambre sera complètement discutée.

L'honorable M. CLORAN : Complètement discutée.

L'honorable M. DOMVILLE : Complètement discutée. Mon honorable ami me dira peut-être : "Vous avez un moyen régulier d'atteindre le même résultat. Vous pouvez donner un avis". Eh bien, je donne avis que le trois, je proposerai telle ou telle chose, et un honorable sénateur dit : "Vous avez déjà parlé, vous ne pouvez parler de nouveau". Peut-être n'ai-je pas touché à la partie du bill qui prête à objections, et, conséquemment, pour me servir d'une expression qui, je l'espère, est parlementaire, ce bill passe sans avoir été digéré par l'honorable sénateur qui aurait voulu l'étudier à fond. Tout ce que nous demandons—je dis "nous" parce que je suis un humble membre du parlement qui ne siège que depuis environ trente ans, ce qui ne compte pas,—tout ce que nous demandons, dis-je, c'est que la règle soit changée, c'est qu'un bill, après qu'il a été rapporté d'un comité spécial, soit soumis au comité général de la Chambre, où nous pouvons en étudier à satiété tous les détails. Y a-t-il quelque mal à cela ? Est-ce que cela fait du mal aux cors de quelqu'un ? Si je répondais dans la négative, je serais rappelé à l'ordre. Vous vous rappelez que Marc-Antoine dit aux funérailles de César : "Nous ne sommes pas venus ici pour louer César, nous sommes venus l'inhumer." Nous sommes ici dans la même position. Je suis de l'avis de ceux qui prétendent que tout citoyen a le droit de venir ici et d'y amener ses amis et de demander : "Pouvez-vous nous rendre un service ?" Il n'y a pas de mal à cela. Mais comment le public saura-t-il que le comité avait les renseignements nécessaires pour faire droit à une corporation ou adopter une législation ? Qui peut s'opposer à l'adoption de la motion de l'honorable sénateur d'Assiniboïa ? Je crois qu'il est même oiseux de la discuter. Je désire que dans cette Chambre-ci toute question puisse être librement discutée, et je désire que l'on croie pas dans cette Chambre ou ailleurs qu'il est adopté ici des bills qui ne devraient pas passer.

L'honorable M. POWER : Je crois que la Chambre doit des remerciements à l'honorable sénateur de la Saskatchewan pour avoir soulevé cette question devant nous. Il est bon que nous discutions de temps à autre les règles fondamentales de la Chambre et il est bon aussi que les honorables sénateurs qui ont comparativement siégé peu de temps dans cette Chambre-ci sachent pourquoi nos règles sont telles que nous les possédons à présent.

L'honorable M. DOMVILLE : L'honorable sénateur me permettra-t-il de l'interrompre ? C'est une remarque ironique qu'il a faite au sujet des nouveaux sénateurs. Il y a dans cette Chambre d'honorables sénateurs qui ont remporté dans le pays élections après élections, tandis que d'autres n'en ont jamais remporté. J'ignore si la remarque de l'honorable sénateur s'applique à moi.

L'honorable M. POWER : Je crois que l'honorable sénateur est trop prompt à se coiffer d'un bonnet qui ne lui est pas destiné.

L'honorable M. DOMVILLE : Alors je n'ai pas saisi ce qu'a dit l'honorable sénateur.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur n'aurait pas dû m'interrompre, s'il ne m'avait pas compris.

L'honorable M. DOMVILLE : J'ai interrompu avant que l'honorable sénateur se fût expliqué.

L'honorable M. POWER : Je veux exposer la question telle que je la comprends. Notre règle a été en vigueur durant quarante ans, et je crois que la question qui est discutée en ce moment dans la Chambre n'a été soulevée qu'à la dernière session. Je crois qu'une expérirence de quarante ans doit valoir quelque chose, quoi qu'en disent les nouveaux membres de cette Chambre. On dit qu'il a existé des braves avant Agamemnon, et il y a eu des hommes habiles et hardis avant l'honorable sénateur de Victoria et son ami. Cependant, durant quarante ans, cette question n'a pas été agitée. Et puis, il y a une autre chose à considérer. Bien qu'il soit vrai que dans la Chambre des communes on a pour règle de soumettre les bills d'intérêt privé au comité général de la Chambre, cette pratique n'est pas toujours suivie en Angleterre. La procédure du Sénat est censée être calquée sur celle de la Chambre des Lords; mais dans la Chambre des Lords et dans la Chambre des communes, en Angleterre, les bills d'intérêt privé ne sont pas soumis au comité général de la Chambre. Qu'est-ce qui s'est passé ? Quelques honorables sénateurs ont fait allusion à ce qu'a dit l'" Otttawa Journal " au sujet de l'attitude du Sénat. Quoi qu'il en soit, je ne suis pas, je l'espère, hors d'ordre, en parlant ainsi—j'ai lu cet article et je prétends que son auteur ne l'aurait pas écrit s'il eût su de quoi il parlait.

L'honorable M. CLORAN : A l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. POWER : De sorte que ce que dit certain public, qui n'est pas éclairé, ne doit guère nous influencer. L'opinion d'un homme qui parle sur une question qu'il ne connaît pas n'a guère de valeur. Qu'est-ce qui doit être fait au sujet des bills d'intérêt pupblic ? D'abord un avis est donné au pupblic dans la " Gazette du Canada ", qui contient en substance ce que tend à demander la mesure. Cet avis peut être lu par tout le monde, et il est gardé dans un casier au bureau du greffier. Vient ensuite la requête, qui d'ordinaire fait connaître plus amplement la nature de la législation que l'on veut faire adopter. Ensuite le bill est apporté à la Chambre et imprimé, et chaque honorable membre du parlement a l'occasion de le lire et de dire s'il prête en quoi que ce soit à objection. Autrefois, nous n'étions pas aussi particuliers. Nous permettions la lecture des bills d'intérêt public après un seul jour d'avis. Aujourd'hui il faut deux jours d'avis, et cela permet à tout membre de s'assurer de ce que contient le bill. Il est ensuite lu une deuxième fois, et chacun a amplement le temps de le discuter. Et puis, il faut se rappeler que neuf fois sur dix ces bills ont déjà subi toutes leurs épreuves à la Chambre des communes, et nous arrivent dans un état presque voisin de la perfection. Le bill est alors soumis à un comité général de la Chambre, où il est étudié avec le plus grand soin. Les membres de l'autre Chambre et les avocats qui comparaissent devant les comité des deux Chambres s'accordent à dire que les bills d'intérêt privé sont étudiés avec plus de soin dans les comités de cette Chambre-ci que dans les comités de l'autre Chambre. Je ne sache pas qu'il ait été démontré qu'aucun comité permanent de cette Chambre-ci ait agi négligemment sous ce rapport-là. D'honorables sénateurs demandent que tous ces bills soient soumis au comité général de cette Chambre. Ce serait une pratique excessivement difficile à suivre, et de plus, elle serait inefficace. Le fait que les bills

seraient soumis à un comité général de la Chambre ne donnerait pas le résultat que l'honorable sénateur de la Saskatchewan désire obtenir; vous ne pouvez faire comparaêtre devant le comité général les témoins et l'avocat qui ont parlé pour et contre devant le comité permanent. Vous ne pouvez faire allusion à ce qui s'est passé dans un comité permanent. Seriez-vous mieux dans un comité général que vous ne l'êtes à présent ? Le renseignement qui pourrait être donné à un comité permanent ne pourrait l'être au comité général. Tout ce que nous pourrions gagner en allant devant le comité général, c'est que le nombre de discours faits en rapport avec les différents articles d'un bill qui y serait discuté ne pourrait être restreint. Je ne suis pas prêt à dire que ce serait là un avantage. Je comprendrais la demande de l'honorable sénateur de la Saskatchewan, s'il lui était absolument impossible d'obtenir ce qu'il demande ; mais cette même règle qu'il propose d'amender démontre que la Chambre voulait, quand cette règle fut rédigée, que dans certains cas exceptionnels, un bill fût soumis au comité général de la Chambre. Je ne me rappelle qu'une couple de bills qui aient été soumis à ce comité, et je ne me rappelle pas que la Chambre ait jamais refusé de soumettre un bill au comité général de la Chambre. Il n'y a donc pas de sujet de plainte. Une chose que l'honorable sénateur de la Saskatchewan n'a pas comprise, c'est que la besogne de tous les corps législatifs est soumise à des comités. Autrement les affaires publiques ne marcheraient pas. Je me rappelle que dans une cause de divorce, les témoins furent interrogés à la barre de la Chambre relativement à la requête et à d'autres choses de ce genre. Les membres du Sénat comprirent que c'était là une pratique malheureuse à suivre, et ils soumirent toute l'affaire au comité des divorces, où la besogne se fait d'une manière plus satisfaisante et aussi parfaite que lorsqu'une partie de cette besogne était confiée à la Chambre. L'amendement proposé par l'honorable sénateur exige que tout bill rapporté d'un comité permanent soit soumis au comité général de la Chambre. Si un comité—le comité des chemins de fer, par exemple—fait rapport d'une douzaine de bills, la Chambre doit se former en comité pour étudier chacun de ces bills. Jugez de la perte de temps que cela entraînerait, non seulement une perte de temps ce jour-là, mais une perte de temps de deux jours pour l'ajournement et la discussion de chaque projet de loi. On n'a rien à gagner en cela. L'honorable sénateur de la Saskatchewan a oublié que les comités font partie du rouage parlementaire. Si je ne me trompe, le comité des chemins de fer, qui semble avoir attiré défavorablement sur lui l'attention publique, est composé des deux tiers des membres de la Chambre. Dans les affaires municipales ou gouvernementales, il est jugé absolument nécessaire de soumettre une partie des affaires de détails aux comités, et quand un comité a étudié une question et a fait un rapport unanimé ou quasi unanime, le principal corps délibérant suppose que le comité a fait son devoir. S'il y a dans le comité une divergence d'opinions marquée, si une minorité est hostile à ce qu'a fait le comité, elle a le droit de soumettre la question au principal corps délibérant. Les règles prévoient cela. S'il y a, à mon avis, une chose qui soit bien fait par la Chambre, c'est bien l'étude des bills d'intérêt privé, et cela est reconnu par les membres de l'autre Chambre, par la presse, par les avocats qui comparaissent devant les deux Chambres et par les membres du gouvernement. Aussi, pourquoi irions-nous essayer de modifier un système qui a fonctionné d'une manière si satisfaisante ? C'est ce que je ne comprend pas.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'allais poser une question à laquelle a répondu l'honorable sénateur d'Halifax, quand il a parlé des témoins interrogés à la barre de la Chambre, relativement à des causes de divorce. Est-ce que l'honorable sénateur de la Saskatchewan a songé un moment à la nécessité de soumettre au comité général de la Chambre les témoignages recueillis devant le comité des divorces ? Quoi qu'il en soit, si j'ai bien compris sa motion, du moment que le comité des divorces aurait fait son rapport, il faudrait que ce rapport et les témoignages relatifs à la cause fussent soumis au comité général de la Chambre. Assurément la Chambre ne désire pas connaître les raisons qui sont

données pour demander le divorce. Assurément, la Chambre ne désire pas que le comité général étudie les témoignages qui ont été recueillis sérieusement et solennellement dans un petit comité. A mon avis, une pareille chose prête beaucoup à objection. Comme l'a dit l'honorable sénateur de Stadacona, si un bill d'intérêt privé rapporté d'un comité, prête à objection, il nous faut agir en vertu de la loi préxistante qui donne au Sénat le droit de faire ce qu'il lui plaît dans l'espèce. Comme on l'a si bien démontré dans cette discussion —et j'ai fréquemment appelé moi-même l'attention sur le même point—il faut que nous ayons toutes les explications nécessaires, lorsqu'est faite la motion demandant la deuxième lecture de tous les bills, sur ce que les solliciteurs désirent et sur le principe formulé dans chaque bill. Il me semble que ce serait commettre une grave erreur que de changer la règle actuelle. Quoi qu'il en soit, si la majorité trouve nécessaire de changer la règle, je puis suggérer un moyen plus facile d'arriver au but que se propose l'honorable sénateur. Si l'honorable sénateur veut retrancher les mots " n'est pas ", il atteindra son but.

L'honorable M. DOUGLAS : Je comprends cela.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si la règle était modifiée de cette façon, chaque bill rapporté d'un comité permanent serait soumis au comité général, à moins que le Sénat n'en ordonnât autrement. Je ne vois cependant aucune nécessité de faire ce changement. La règle elle-même donne amplement au Sénat le pouvoir de soumettre tout bill à un comité général de la Chambre ou à un autre comité spécial.

L'honorable M. WILSON : La discussion s'est prolongée assez longtemps, et je suppose que tout le monde comprend l'objet de cette résolution. Mon honorable ami, qui fut chargé, il y a une couple d'années, de la rédaction des règles, se rappelle que j'ai alors insisté pour que les bills rapportés des comités permanents fussent soumis à un comité général de la Chambre. On a dit alors que cela aurait pour effet de mettre en conflit la Chambre et le comité permanent. Je ne vois aucun danger à ce sujet-là. L'honorable sénateur d'Halifax a dit que cette règle a été en vigueur durant quarante ans. Cela ne la rend pas meilleure. L'âge n'apporte pas toujours la sagesse.

L'honorable M. POWER : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. WILSON : Notre législation devrait être étudiée avec soin et c'est pourquoi j'approuve l'idée de modifier la règle. Je ne vois pas que cela ferait surgir des difficultés. Dans la Chambre des communes, tous les bills d'intérêt privé rapportés des comités permanents sont soumis au comité général.

L'honorable M. POWER : Vous ne pourriez modifier beaucoup le bill sans en donner avis.

L'honorable M. WILSON : Vous pouvez tout aussi bien amender un bill au comité général que dans la Chambre. Mon honorable ami prétend-il que dans la Chambre des communes on doive toujours donner avis d'un amendement. Nous devons donner ici deux jours d'avis de tout amendement important à la troisième lecture. Un bill d'intérêt public présenté au Sénat est soumis au comité général de la Chambre. Est-ce que nous ne pouvons discuter et amender ici un bill tout comme s'il avait été soumis à l'un des comités ? Je ne critique pas le comité des bills d'intérêt public. Je crois qu'il fait très bien sa besogne et qu'il mérite le respect ; mais, comme on l'a fait remarquer, nous ne pouvons pas faire partie de tous les comités. Aussi, lorsqu'un comité permanent étudie un bill et en fait rapport à la Chambre, il devrait être soumis au comité général, où chaque membre a l'avantage de comprendre le bill et d'exprimer ses vues à son sujet. Nous avons ici amplement le temps d'étudier toutes les mesures déposées devant la Chambre. Je ne vois pas pourquoi un bill d'intérêt privé ne devrait pas être étudié dans le comité général tout comme les bills d'intérêt public et les mesures du gouvernement. Je crois qu'il est inutile de prétendre que la loi actuelle a été en vigueur durant plusieurs années. A moins qu'il ne soit démontré qu'il y ait un avantage à conserver cette règle, je ne vois pas pourquoi nous la conserverions. Et puis, est-ce

qu'un honorable sénateur a fait voir un seul avantage qui résulterait de la seule transmission des bills d'intérêt privé aux comités permanents ? Sans doute ils doivent être transmis là d'abord, puis soumis au comité général de la Chambre. Le leader du gouvernement est responsable de la législation qui est adoptée ici, et il devrait, comme tout autre membre du Sénat, avoir l'occasion d'étudier chaque bill, qui nous est soumis, au comité général de la Chambre. Nous avons besoin de l'aide des membres du gouvernement pour décider si nous devons ou non adopter ces bills. J'approuve absolument la motion de l'honorable sénateur de la Saskatchewan et j'approuve l'idée de modifier la règle.

L'honorable M. McMULLEN: J'ai d'abord eu l'intention d'appuyer la résolution ; mais, après avoir entendu la discussion qui a eu lieu et les explications qui ont été données par l'honorable sénateur de Hastings et par l'honorable sénateur d'Halifax, je crois que nous pouvons atteindre l'objet en vue sans soumettre tous les bills au comité général de la Chambre. Comme il en est ainsi, je ne puis voir quel avantage nous pouvons obtenir en adoptant la résolution qui est proposée. Vers la fin de la session, il est souvent nécessaire de précipiter l'adoption de bills, à cause du temps qui fait défaut. Si la Chambre adopte cette règle, elle devrait avoir le droit de l'appliquer ou non. En vertu des règles préexistantes, tout membre de cette Chambre-ci peut proposer un amendement à un bill rapporté d'un comité en donnant avis de son intention. Cela lui permet d'exposer ses vues devant la Chambre et de proposer l'amendement à la troisième lecture. Je partage absolument l'avis de l'honorable sénateur de Hastings, qui a dit qu'il serait ennuyeux pour nous d'avoir à étudier tous les bills de divorce en comité général. J'espère que l'honorable sénateur de la Saskatchewan retirera sa motion, parce que l'objet qu'il a en vue peut être atteint de la manière qu'a indiquée l'honorable sénateur de Hastings.

L'honorable M. DOUGLAS : J'ai écouté avec beaucoup d'attention les diverses opinions qui ont été exprimées au cours de ce débat. Les difficultés qu'on a indiquées n'ont pas été pour moi des révélations. J'ai assez longuement étudié le sujet pour me rendre compte de toutes ces difficultés, et j'hésiterais beaucoup à demander à cet honorable corps de faire quelque chose qui pût créer des embarras. L'honorable sénateur d'Halifax n'a pas donné une seule raison digne de considération pour démontrer que cette règle ne devrait pas être changée. Nous suspendons nos règles tous les jours. Si une règle empêche d'adopter en hâte une mesure, nous la mettons de côté, comme un enfant fait de son jouet. Si la Chambre constate que quelque chose l'entrave, elle peut proposer la suspension de telle ou telle règle. Et puis, l'honorable sénateur parle de la longue durée de la règle préexistante. Il dit qu'elle a été en vigueur durant quarante ans. J'ai soixante-dix ans, c'est-à-dire que je suis de trente ans plus vieux que cette règle. Je dois avoir, à mon âge, un peu d'intelligence et de sagesse. Au reste, j'ai siégé, durant dix ans, à la Chambre des communes; mais cela n'est qu'une faible partie de l'expérience que j'ai acquise. Depuis l'âge de vingt-sept ans, je me suis occupé des questions publiques, et mon expérience ne date pas seulement du jour où je suis entré dans cette vénérable assemblée. L'honorable sénateur dit que le fait de modifier la règle créerait des difficultés; cependant il n'indique pas quelles difficultés surgiraient. Je ne suis pas hostile aux comités permanents de cette Chambre-ci. Il demande pourquoi nous n'abolissons pas ces comités. Les comités en question font d'excellente besogne. Ils entendent les parties intéressées, ils interrogent les témoins et ils se forment une opinion sur les mesures qui doivent nous être soumises. Nous ne pouvons compter que des témoins seront entendus dans le comité général, mais nous comptons que les honorables sénateurs, qui sont membres d'un comité auquel le bill peut avoir été transmis, puissent nous faire connaître le résultat de leur étude et les raisons qui les ont engagés à prendre une décision. Nous voulons que les membres de ce comité expriment leurs avis, et nous voulons qu'ils fassent connaître au comité général ce qui a été fait dans le comité ordinaire. Nous voulons connaître le résultat de leurs délibérations pour mieux nous renseigner et nous permettre de mieux remplir nos devoirs envers le public. La

seule objection sérieuse qui ait été soulevée contre cette motion c'est celle du divorce. J'ai étudié attentivement ce point-là avant de rédiger la motion. La besogne relative au divorce ne doit pas être ici un obstacle. Le comité spécial recueille les témoignages, prend une décision et fait rapport à la Chambre. Et les témoignages ? Les témoignages en pareils cas ne sont pas soumis à la Chambre; les témoignages nous sont envoyés par le bureau de poste et nous les recevons imprimés. Aussi, la question du divorce ne peut pas être invoquée contre l'adoption de cette motion-ci. Je suis certain de cela. L'honorable sénateur de Hastings, que je respecte hautement, dit qu'il peut suggérer un meilleur moyen d'atteindre l'objet que j'ai en vue. Je suis prêt à laisser à la Chambre le soin de s'occuper des détails. S'il est simplement dit : " Sera soumis au comité général ", cela suffira, et j'ai eu cette idée avant de rédiger ma motion. Je n'ai pas encore entendu une raison qui puisse empêcher la Chambre d'adopter cette motion. Les règles doivent changer de temps à autre, de même que les principes d'ordre adoptés par la Chambre. Ce n'est pas la première fois que de légers changements comme celui-ci sont suggérés. Mais quelques honorables sénateurs sont excessivement chatouilleux relativement à certaines choses qui les concernent. J'ai remarqué cela surtout chez l'honorable sénateur d'Halifax. L'adoption de cette motion fortifierait le Sénat au lieu de l'affaiblir. Je crois qu'elle aurait pour effet d'augmenter la confiance que le public doit avoir dans le Sénat. Il y a d'autres choses dont je pourrais parler en rapport avec cette question et dont je parlerai peut-être dans un prochain avenir. Le danger auquel le Sénat est exposé à présent ne vient pas du côté de la presse ou des jeunes membres de la Chambre des communes. Le danger qui nous menace est celui qui a menacé le Sénat des Etats-Unis. On nous accuse de subir l'influence de personnes intéressées dans l'adoption de certaines lois. Nous pouvons nous trouver, avant longtemps, dans la position du Sénat des Etats-Unis, où les corporations et les puissantes compagnies font le beau temps et le mauvais temps. Je ne dis pas que nous sommes allés aussi loin; mais je dis que nous nous engageons dans cette voie-là, et si cette motion-ci était adoptée, elle aurait pour résultat de faire échec aux efforts des hommes qui font de la cabale dans les couloirs de la Chambre. Ceux qui voudront faire adopter une législation dans laquelle ils seront intéressés, ne devront pas s'adresser à de simples sénateurs, ni aux comités, mais à toute la Chambre. Cela nous donnera peut-être plus de besogne à faire, mais cela sera à notre avantage.

L'honorable M. POIRIER : Supposons que le comité permanent adopte un bill sous une certaine forme et que le comité général le modifie. Que ferons-nous ?

L'honorable M. DOUGLAS : La Chambre décidera la question.

L'honorable M. CLORAN : Le comité général est le grand maître.

L'honorable M. DOUGLAS : Vous remarquerez qu'après que le comité spécial aura fait rapport à la Chambre, le bill, à la suite d'une motion de la Chambre, sera inscrit dans le cahier des avis, pour son adoption, et le comité général devra disposer de cette question avant de lever sa séance. Cela est conforme aux règles en vigueur. Je ne puis cependant croire, et personne n'a donné de raisons pour me faire croire que cette motion est en contradiction avec n'importe quelle règle préexistante. Nous laissons à la Chambre le soin de l'appliquer comme toute autre règle. Si le besoin s'en faisait sentir, il pourrait la suspendre. Il n'y aurait rien dans cette règle qui pût entraver les travaux du comité des finances. Nous ne nous plaignons pas de l'insuffisance des témoignages. Dieu sait que nous en avons amplement. Ils nous sont donnés sous une certaine forme, et nous jugeons des devoirs que nous devons remplir dans les circonstances. Aussi, je m'en rapporte au jugement de la Chambre, et je serai satisfait de sa décision.

La Chambre se divise sur la motion, qui est rejetée à la suite du vote suivant. Pour 16, contre 45.

LOI CONSTITUANT EN CORPORATION LA " MANUFACTURERS' MUTUAL LIABILITY INSURANCE COMPANY.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. JONES propose la deuxième lecture du bill (I) intitulé : " Loi cons-

tituant en corporation la " Manufacturers' Mutual Liability Insurance Compnay ". Il dit : Il s'agit d'un bill constituant en corporation la " Manufacturers' Mutual Liability Insurance Company ". Si je comprends bien, les pouvoirs sont accordés par l'article 4, qui se lit comme suit :

La compagnie peut, d'après le principe de mutualité, assurer et indemniser ses membres contre les réclamations faites par toute autre personne ou au nom de celle-ci pour pertes ou dommages résultant de blessures ou de mort.

Les pouvoirs de la compagnie sont virtuellement renfermés dans cet article. Les autres articles sont en substance des articles ordinaires. Je n'ai pas étudié attentivement le bill, et je ne sache pas qu'il y ait d'autres articles, à part celui que j'ai lu, je ne crois pas, dis-je, qu'il y ait d'autres articles que les articles ordinaires, à part celui que j'ai lu, lequel accorde peut-être des pouvoirs qui diffèrent de ceux accordés à une compagnie.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

NOMINATION DES SOUS-SECRETAIRES.

REPRISE DU DEBAT.

L'orde du jour appelle :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Ross (Middlesex) : Que dans l'opinion de cette Chambre, le temps est arrivé de compléter l'organisation de l'exécutif, par la nomination de sous-secrétaires dans les ministères les plus importants du service public, avec des devoirs et des privilèges semblables, autant que possible, à ceux des officiers correspondants, dans le parlement de la Grande-Bretagne.—(Honorable M. Power.)

L'honorable M. POWER : Il est très facile de dire : " Reprise du débat ajourné ", mais en réalité, il y a tellement longtemps que la première discussion a été ajournée, que personne n'a gardé beaucoup des éclaircissements qui nous ont été donnés alors. Il y a assez d'Irlandais en moi, pour que j'aime toujours à avoir quelqu'un à combattre. Relativement à la question qui nous occupe, que nous approuvions ou non l'honorable sénateur de Middlesex, nous devons lui savoir gré de ce qu'il a fait, parce qu'il a soulevé une question très intéressante et qui sort du banal. Au fait, cette question, comme celle de la constitution du Sénat, demande, jusqu'à un certain point, la considération des hommes d'Etat plutôt que celle des politiciens ordinaires. Bien que j'aie admiré le discours de l'honorable sénateur et que je reconnaisse l'importance de la question, je suis d'avis que l'opinion publique n'est guère favorable à l'adoption de sa motion. En d'autres termes, je dirai qu'au point de vue d'un homme d'affaires, l'utilité de ce que l'honorable sénateur propose ne s'est guère fait sentir encore au parlement. Aussi, je ferai remarquer qu'à ma connaissance les journaux et les revues n'ont jamais discuté sérieusement cette question. L'honorable secrétaire d'Etat a déjà, je crois, prétendu cela. Il a cependant borné son assertion aux derniers jours durant lesquels l'avis de l'honorable sénateur de Middlesex a resté inscrit dans le bulletin de la Chambre. Quoi qu'il en soit, autant que je puis me rappeler, cette question n'a jamais été discutée sérieusement dans la presse du pays, bien que je crois qu'elle n'est pas la meilleure autorité constitutionnelle. Cependant si une question est d'une importance vitale, la presse est toujours prête à le discuter, à tort et à travers. L'honorable sénateur a mentionné une autre chose qui tend à démontrer que le projet qu'il a soumis n'a pas une grande valeur, au point de vue pratique. En l'année 1887, feu sir John Macdonald présenta une mesure et la fit adopter par le parlement à l'effet de nommer trois fonctionnaires qui devaient être ce que seraient les sous-secrétaires dont parle l'honorable sénateur de Middlesex. Il s'agissait de contrôleurs ; d'un contrôleur des Douanes et d'un contrôleur du Revenu intérieur. Il devait y avoir aussi un Solliciteur général. Quoi qu'il en soit, le fait qu'un politicien retors et expérimenté, comme l'était sir John Macdonald, a présenté une pareille mesure serait de nature à nous faire envisager favorablement le projet. Quoi qu'il en soit, je dirai—la chose est peu importante—que j'ai appuyé la mesure en question. J'ai cru que nous faisions alors un pas dans la bonne voie; mais il y a une chose remarquable à observer, c'est que l'honorable sir John Macdonald ne fit jamais appliquer la loi adoptée en 1887. La loi fut appliquée après la mort de sir John Macdonald. Je parle, sujet à correction, parce que l'honorable sénateur de Hastings, qui était alors ministre du Commerce et de l'Industrie, avait pour ses assistants les deux contrôleurs en ques-

tion. Autant que je puis me rappeler, les services du contrôleur des Douanes ne donnèrent pas la plus grande satisfaction. Lorsque le parti libéral arriva au pouvoir, ce système-là fut presque aussitôt aboli, et les deux contrôleurs devinrent des ministres et furent mis au même rang que les ministres ordinaires. Qpant au Solliciteur général, je n'ai aucun doute que ce fonctionnaire remplit des devoirs importants; mais je ne crois pas qu'il remplit des devoirs comme ceux dont veut parler l'honorable sénateur de Middlesex. Je ne crois pas qu'il prenne une grande partie du fardeau qui pèse sur les épaules du ministre de la Justice. Je ne prétends point qu'il ne fait pas de la bonne besogne, mais, à mon avis, le travail qu'il fait n'est pas celui dont l'honorable sénateur a voulu parler dans son discours. Je ne crois pas que l'expérience démontre la nécessité de nommer à présent de pareils fonctionnaires. Comme je l'ai déjà dit, j'ai été en faveur de l'adoption de la loi de 1887; mais son application a donné des résultats peu satisfaisants.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Bien que je ne veuille pas interrompre l'honorable sénateur, je dirai qu'il n'y a pas de quorum dans la Chambre. Le peu d'intérêt qu'on porte à une question aussi importante est non seulement injurieux pour l'honorable sénateur qui parle, mais pour tout le Sénat.

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je faire remarquer, en raison d'un certain événement social qui se passe dans l'enceinte du Sénat, que nous devrions ajourner la séance ?

L'honorable M. POWER : Avec la permission de la Chambre, je propose l'ajournement du débat.

L'honorable M. LOUGHEED : Il me semble que la motion ne peut être mise aux voix s'il n'y a pas de quorum.

L'honorable M. POWER : Nous pouvons nous assurer s'il y a quinze sénateurs ici.

Le PRESIDENT : Il y a quorum.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'espère que l'honorable sénateur persistera à proposer l'ajournement du débat, parce que je me propose de parler quelque peu sur le sujet et je ne veux pas parler devant des banquettes vides.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (n° 38) intitulé : Loi concernant la compagnie dite, " The Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company ".—(L'honorable M. Roy.)

Bill (n° 44) intitulé : " Loi constituant en corporation l' " Alberta Northern Railway ". —(L'honorable M. Young.)

BILL MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LA " CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY ".

PRESENTATION DU BILL.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill (n° 45) intitulé : Loi concernant la " Canadian Pacific Railway Company ".

L'honorable M. POWER (en l'absence de l'honorable M. YOUNG) propose que le bill subisse sa deuxième lecture, vendredi prochain.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Ne serait-il pas bon de connaître le contenu du bill ?

L'honorable M. POWER : Il se rapporte à la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit à ou près Killain ou de quelque autre endroit du canton n° 41, jusqu'à un endroit à ou près Strathcona, Alberta.

L'honorable M. LANDRY : Entièrement dans les limites d'Alberta.

L'honorable M. POWER : Oui. Il s'agit d'un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La motion est adoptée.

BILL CONCERNANT LA " CUMBERLAND RAILWAY AND COAL COMPANY ".

PRESENTATION D'UN BILL.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill (n° 46) intitulé : Loi concernant la " Cumberland Railway and Coal Company ".

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. POWER propose que le bill subisse sa deuxième lecture vendredi prochain. Il dit : C'est un bill qui a virtuellement pour objet d'autoriser la " Cumberland and Railway Coal Company " actuelle à acquérir une ligne de chemin de fer qui s'étend de Spring-Hill à Parrsboro. Elle n'a que six milles de longueur et est située dans le comté de Cumberland. Ce bill l'autorise aussi à acheter ou louer d'autres mines de charbon situées dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et à construire des quais en rapport avec ses exploitations. A ce point de vue, il diffère d'une manière avantageuse d'autres bills analogues, parce qu'il demande seulement d'exécuter ces travaux en rapport avec sa ligne de chemin de fer.

L'honorable M. LANDRY : Est-ce un bill fédéral ou un bill local ?

L'honorable M. POWER : Il amende un bill fédéral.

L'honorable M. LANDRY : Il s'agit d'un amendement qui est un supplément au bill.

L'honorable M. POWER : Le bill a pour objet l'acquisition de la courte ligne de chemin de fer de six milles de longueur et des mines autres que celles que la compagnie possède à présent et la construction de quais et de bateaux en rapport avec les mines.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du jeudi, 6 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures.

Prière et affaires journalières de routine.

LOI CONCERNANT LA LOI DES COMPAGNIES.

PREMIERE LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je présente le bill (L) intitulé : " Loi modifiant la loi des compagnies ". Les amendements que comporte le présent bill ne sont pas très importants. Le principal autorise l'émission d'obligations exprimées en francs et en marcs. Certaines compagnies obtiennent maintenant des capitaux français et allemands, et elles desirent que des obligations, exprimées en cours français et allemands, soient émises par montant représentant l'équivalent de $100.

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je savoir de mon honorable ami si l'équivalent du franc apparaîtra en anglais dans l'obligation.

L'honorable M. SCOTT : Oh, non.

L'honorable M. LOUGHEED : Cette obligation sera préparée spécialement pour le marché français ?

L'honorable M. SCOTT : Ces obligations ne seront que pour des sommes d'au moins cinq cents francs. L'article 69 de la loi concernant les compagnies, chapitre 79 des Statuts revisés du Canada, est révoqué, et il lui est substitué un article pourvoyant à l'émission de ces obligations pour des sommes de pas moins de vingt livres sterling, soit cinq cents francs ou quatre cents marcs.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ne comprends pas encore tout à fait l'explication. Dois-je comprendre que l'émission sera faite en cours français—c'est-à-dire que l'obligation sera émise en cours français pour être vendue sur le marché français, ou est-ce que l'équivalent de cette obligation sera reconnu sur le marché anglais ?

L'honorable M. SCOTT : Les sommes seront exprimées en cours français. Elles seront l'équivalent le plus rapproché possible, en chiffres ronds, de £20 sterling. Vous ne pouvez atteindre un équivalent absolument exact ; mais ces obligations ne seront pas faites pour des sommes de moins de 500 francs ou de 400 marcs—ce qui est, comme je l'ai dit, l'équivalent le plus rapproché de £20.

L'honorable M. LOUGHEED : Supposé qu'une partie de ces émissions soit placée sur le marché anglais, qu'adviendra-t-il ?

L'honorable M. SCOTT : C'est-à-dire que chacune de ces obligations représentera la

somme de £20 sterling anglais, ou 500 francs français et 400 marcs allemands.

L'honorable M. LOUGHEED : Les deux cours étrangers apparaîtront-ils à la face de l'obligation ?

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable M. LOUGHEED : Supposé une émission d'obligations dont une partie puisse être vendue sur le marché de Londres, et une autre partie sur le marché français, quelle forme donnerez-vous alors à l'obligation ?

L'honorable M. SCOTT : Les obligations placées sur le marché anglais seront en sommes de pas moins de vingt louis sterling ; celles placées sur le marché français, de pas moins de 500 francs, et celles placées sur le marché allemands, de pas moins de 400 marcs chacune.

L'honorable M. LOUGHEED : De la même émission ?

L'honorable M. SCOTT : De la même émission. Ce chiffre est le plus rapproché possible en chiffres ronds de l'équivalent du cours anglais, sans recourir aux fractions.

PRESENTATION D'UN BILL.

PREMIERE LECTURE.

Le bill suivant est lu une première fois :

Bill (M) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Trans-Canada Railway Company ".—(L'honorable M. Choquette.)

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

L'ordre du jour appelé étant l'avis de motion donné par l'honorable sénateur Casgrain—

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'importance qu'il y a pour le Canada de construire prochainement le canal de la Baie Georgienne.

L'honorable M. CASGRAIN dit : On m'a demandé d'attirer l'attention du Sénat sur l'importance qu'il y a pour le Canada de construire prochainement le canal de la Baie Georgienne. J'accepte très volontiers cette tâche, parce que je ne connais dans le pays aucun corps plus en état d'apprécier l'importance et la grandeur de cette entreprise que ne l'est le Sénat canadien. Je crois que cette question est bien une de celles auxquelles le Sénat devrait donner une partie de son temps précieux, et du reste, je le sais, ces honorables membres sont prêts à lui donner toute l'attention qu'elle mérite. Dans le Sénat plus que dans la Chambre des communes—du moins je le crois—nous sommes mieux en état d'étudier les grandes questions qui intéressent tout le Canada. Les membres de l'autre Chambre, grâce aux influences locales, sont obligés de s'occuper plus des besoins locaux que des intérêts généraux du pays ; mais dans le Sénat, nous sommes libres de donner toute notre attention aux mesures d'intérêt général.

Les honorables membres du Sénat sont presque tous des hommes d'une longue expérience et rompus aux affaires publiques. Ils ont certainement toutes les qualités requises pour étudier des mesures de cette importance. Il y a pour la plupart d'entre nous quelque chose qui nous pousse à étudier, à approfondir les grands problèmes qui se présentent. Est-ce parce que nous sommes inamovibles ; parce que nous occupons dans cette Chambre une position qui durera aussi longtemps que notre vie et qu'elle nous permet d'espérer que nous pourrons avant que l'arène politique nous soit fermée, voir la réalisation des projets et réformes que nous préconisons. La même chose ne pourrait se dire de la Chambre des communes. Là, l'homme public, qui aurait été capable de rendre de grands services à son pays, voit parfois sa carrière politique brisée dès son début, parce que le comté qu'il représente peut retirer sa confiance au parti auquel il appartient, ou peut préférer un parti qui a la bonne fortune d'avoir pour chef un homme jouissant de l'estime et de la confiance de presque tout le corps électoral. Un très bon et très habile député peut être exclu de la vie publique et être presqu'entièrement effacé de la mémoire des hommes non par sa propre faute ; mais simplement parce que le parti qu'il combat a pour chef un homme plus habile que celui qui dirige le parti dont il est un des membres les plus utiles.

Je crois que le Sénat, vu sa position indépendante, est capable de juger du meilleur plan à adopter pour réaliser cet important projet du canal de la Baie Georgienne. Nous ne sommes particulièrement attachés ni à la route du Saint-Laurent, ni à celle de l'Ottawa. Nous sommes parfaitement libres d'étudier les deux aspects de la ques-

tion, et si le Sénat croit devoir conclure, après une étude approfondie et mûre réflexion que l'énorme montant requis pour construire le canal projeté devrait être employé à l'amélioration de la route du Saint-Laurent, ce sera alors au Sénat qu'il appartiendra d'approuver ou de désapprouver l'une ou l'autre de ces propositions. Je désire soumettre à la Chambre quelques-uns des faits que j'ai recueillis après beaucoup de recherches durant les deux derniers mois—voulant trouver quelque chose de neuf à dire sur le sujet, vu que cette question du canal de la Baie Georgienne est devant le public depuis plus d'un demi-siècle et a été tournée sous presque toutes ses faces. J'essaierai donc d'éviter les sentiers battus et de mettre au jour de nouveaux faits qui intéresseront probablement le Sénat.

Ce projet du canal de la Baie Georgienne, vu son caractère complexe, ou la multiplicité des sujets qu'elle comporte, peut se diviser en quatre points principaux. Le premier est la praticabilité du projet au point de vue technique ; le second, les possibilités commerciales de l'entreprise ; le troisième, le développement de forces hydrauliques et leur exploitation, et le quatrième, le problème d'utiliser le canal comme moyen de transport.

J'aborderai en premier lieu, avec votre permission, le problème de la praticabilité au point de vue technique, parce que c'est ce côté de la question que j'ai eu l'occasion d'étudier davantage. La principale chose à examiner avant d'aborder tout autre point, est le choix de la route à suivre.

Au moment où nous nous préparons à célébrer le 300e anniversaire de la fondation de l'ancienne ville de Québec, est-il quelque chose de plus d'actualité que de rappeler, ici, le souvenir de celui qui explora le premier la route de l'Ottawa et la fit connaître au monde civilisé ? Je veux parler de l'illustre voyageur qui fonda la ville de Québec—de Samuel de Champlain. Il y aura, en effet, trois cents ans, qu'en 1613, le hardi et brave explorateur, accompagné de quatre Français et d'un sauvage, remonta le Saint-Laurent de Québec à Montréal, et de là suivit la rivière Ottawa jusqu'à un point maintenant connu sous le nom du comté de Renfrew. Il fut obligé d'hiverner à cet endroit.

Je rappellerai en passant un petit incident qui se produisit à cet endroit. Le seul instrument astronomique que possédât Champlain était un astrolabe, servant à mesurer la hauteur des astres, et dont on se servait pour déterminer approximativement la latitude. Cet instrument se perdit et, chose passablement intéressante à rappeler, il fut retrouvé en 1867 par un arpenteur d'Ontario, puis déposé, si je suis bien informé, au bureau des terres de la couronne, à Toronto. En 1615, Champlain reprit son exploration, déterminé qu'il était, cette fois, à pousser sa marche aussi loin que possible dans la direction de l'ouest, parce que, comme nous le savons tous, chez les explorateurs dominait alors l'idée de découvrir un passage à travers le continent jusqu'à la mer de Chine. A ce second voyage, il se fit accompagner par six sauvages, un interprète et un domestique. C'était une bien faible escorte pour pénétrer alors dans les forêts et les déserts de l'extrême ouest, où il fallait rencontrer et combattre des tribus de sauvages hostiles ; mais, malgré cette perspective, le voyage, comme nous le savons, fut entrepris et couronné de succès. Champlain remonta l'Ottawa jusqu'à la rivière Mattawa ; mais, voyant que l'Ottawa se bifurquait au nord, tandis que la Mattawa lui ouvrait la voie de l'ouest, il s'engagea dans cette dernière branche de l'Ottawa. Après avoir remonté la rivière Mattawa, il atteignit le lac Talon, puis du lac Talon, il se rendit au lac à la Tortue ; de là, gagna le lac à la Truite, après quoi, il traversa l'extrême hauteur des terres, ou la ligne où se divisent les cours d'eau, les uns coulant à l'est, vers le Saint-Laurent, et les autres à l'ouest, vers la Baie Georgienne. Je dois dire, ici, que la hauteur entre les eaux coulant à l'est et celles qui coulent à l'ouest, n'est que de quatre pieds et ne nécessitait qu'un très court portage pour continuer ensuite en canot le voyage vers l'ouest. Après avoir franchi ce sommet, Champlain traversa le lac Nipissingue, en explora avec soin quelques parties ; puis descendit la rivière des Français et atteignit la Baie Georgienne. C'est là qu'il vit pour la première fois la tribu sauvage des Hurons, qui habitait les bords de la Baie Georgienne, et qui avait atteint un degré de civilisation beaucoup plus élevé que celui des autres tri-

bus habitant le continent de l'Amérique du Nord. Comme on peut le voir, avant que le premier Européen eut jamais entendu le bruit lointain de la chute du Niagara, la route de l'Ottawa et de la rivière des Français était déjà connue.

Ces explorateurs d'autrefois étaient réellement des hommes étonnants.

L'année dernière, dans le Sénat, j'ai mentionné ces illustres aventuriers des premiers temps de la colonie, qui partaient de Montréal, chaussés de raquette, et voyageaient ainsi jusqu'à la baie d'Hudson. Les deux frères La Vérandrye ne suivirent pas seulement la route explorée par Champlain, en 1613 ; mais ils atteignirent aussi le lac Huron ; puis remontèrent les rapides du Sault Sainte-Marie ; traversèrent le lac Supérieur ; remontèrent la rivière à la Pluie et le lac des Bois, et poursuivirent leur marche jusqu'à travers les Montagnes-Rocheuses. Ces deux frères, sans aucune escorte, traversèrent les Rocheuses par un passage qui était autant qu'il est possible de le constater, à peu près celui choisi pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Ils descendirent le versant occidental des Rocheuses et prirent, au nom du roi de France, possession de tout cet immense territoire. Ces frères firent une carte indiquant leur course. Il y a plusieurs années, j'eus l'occasion de voir cette carte, et l'exactitude avec laquelle ces frères La Verandrye ont indiqué les divers passages praticables à travers ce continent est réellement étonnant à observer. Les endroits qu'ils indiquèrent comme appropriés à l'établissement de postes furent précisément ceux choisis, plus tard, par la compagnie des Cent Associés ou par la compagnie de la Baie d'Hudson, ou par la compagnie du Nord-Ouest, et ce sont, aujourd'hui, des emplacements de villes et de cités prospères. Champlain retourna à Québec en 1615. J'ajouterai qu'il avait aussi exploré plusieurs autres parties du pays, comprenant la Nouvelle-Ecosse, le Cap-Breton et l'île du Prince-Edouard. Pendant 240 ans, la route de la rivière Ottawa fut celle par où défila une véritable caravane de missionnaires, de trappeurs et d'employés de la compagnie de la Baie-d'Hudson, transportant des fourrures à Montréal, et les échos des rives de cette rivière répétèrent nombre de chansons de canotiers chantées par des trappeurs et voyageurs candiens-français. Tous les approvisionnements transportés alors à travers ce coninent étaient expédiés par cette route. Ces pionniers étaient réellement des hommes étonnants. La connaissance qu'ils avaient du pays et des diverses routes était certainement plus grande que celle que possèdent un grand nombre de nos hommes d'aujourd'hui, malgré toutes les facilités modernes dont jouissent ceux-ci. Ils constatèrent qu'il y avait trois routes principales desservant les grands versants géologiques formant le nord de ce continent, à l'est des Montagnes Rocheuses. Le premier de ces versants commence au pied des Rocheuses et s'étend jusqu'à un point situé à environ 100 milles à l'est de Winnipeg, et il est borné vers le sud par le plateau du Missouri. Tout cet immense territoire décharge ses eaux par les grandes rivières qui aboutissent à la Baie d'Hudson. Cette première route fut suivie jusqu'à une date encore récente. Je fus moi-même sous brevet comme clerc d'un Européen qui était arrivé au Canada par la Baie d'Hudson, où il débarqua à York-Factory. Il était venu avec l'intention de se faire missionnaire ; mais il changea d'idée et devint un arpenteur. De la Baie-d'Hudson il gagna les régions habitées du Canada en suivant les cours de ces grandes rivières.

Le deuxième versant, égal en importance au premier, et par où passaient et repassaient fréquemment aussi les voyageurs d'autrefois, est celui qui s'étend vers le sud du plateau du Missouri, et de chaque côté du Mississippi, jusqu'au golfe du Mexique. Enfin, le troisième versant comprend toute cette vaste étendue de territoire dont les eaux se déchargent dans les grands lacs, les lacs Supérieur, Huron, Michigan, Erié et Ontario. Cet immense plateau dont les eaux forment le Saint-Laurent—cette autre route que nous connaissons tous parfaitement.

Ces trois grands versants sont bien définis, et, si nous réfléchissons un moment, nous devons admettre qu'ils sont absolument nécessaires à l'économie agricole du nord de ce continent. Il faut aussi des barrages pour empêcher les eaux de s'écouler trop vite du centre du continent jusqu'à l'océan. Sans le Niagara et d'autres grandes chutes, il n'y aurait qu'une pente uniforme,

et sans ces obstacles naturels, tout l'intérieur du pays serait un désert stérile. Mais le divin architecte de l'univers a construit ces barrages afin de retenir l'humidité requise aux divers plateaux.

Après une longue période de 240 années, nous quittons l'œuvre des pionniers et nous entrons dans une période de civilisation plus avancée ; nous arrivons à l'année 1856, alors que, pour la première fois, il y a cinquante-deux ans, des explorations sérieuses, des arpentages de la route de la rivière Ottawa furent faits. La première de ces explorations se fit sous les auspices du ministre des Travaux publics et fut dirigée par M. Walter Shanley, ingénieur distingué, décédé il n'y a que quelques années, et qui, pendant longtemps, représenta au parlement le comté de Grenville. M. Shanley croyait alors, comme beaucoup d'autres, qu'un canal de dix pieds de profondeur était tout à fait suffisant pour tous les besoins du trafic qui se ferait par cette route. Le coût de ce canal fut estimé par cet ingénieur à $24,000,000. Plus tard, on lui demanda si un canal de huit pieds de profondeur ne serait pas suffisant. D'autres calculs faits pour un tirant de huit pieds, réduisaient de huit millions le coût total du canal reliant la Baie Georgienne à Montréal. Il importe, peut-être, de rappeler aux représentants de Montréal, qu'en 1863, la chambre de commerce de cette ville fit faire un rapport pour résoudre la solution du problème de la découverte d'une route navigable par l'Ottawa et la rivière des Français. Comme vous le voyez, les chambres de commerce, même à cette époque reculée, s'intéressaient à cette question. Le rapport de M. Shanley, ainsi que le rapport subséquent de M. Clarke, furent défavorables.

De la Baie Georgienne au sommet où se partagent les eaux, il y a une différence de niveau d'environ 99 pieds de hauteur, et, naturellement, à partir de ce sommet, toute l'eau nécessaire à l'alimentation du canal doit être prise au point le plus élevé. M. Shanley déclare, dans son rapport, que, à son avis, la quantité d'eau qui se déverse du lac à la Truite et du lac Talon, n'est pas suffisante pour l'approvisionnement d'un canal de dix ou huit pieds de profondeur, et que même en réunissant ces deux lacs, on ne pourrait obtenir un approvisionnement d'eau suffisant. En 1858, M. T. N. Clarke, autre ingénieur, aussi à l'emploi du gouvernement canadien, fit un rapport dont les conclusions sont à peu près les mêmes que celles du rapport de M. Walter Shanley, et un gros volume de trois ou quatre cents pages, fut alors publié sur ce projet. J'ai eu ce livre en ma possession pendant quelque temps.

M. Clarke, comme M. Walter Shanley, exprima l'avis que l'approvisionnement d'eau sur le sommet où se divisent les eaux, serait insuffisant ; mais M. Clarke propose d'élever le niveau du lac Nipissingue d'environ quinze pieds, et d'abaisser le niveau des trois lacs que j'ai déjà mentionnés, afin de créer un long cours d'eau continu et d'un niveau uniforme. Je dois dire que ce projet serait le meilleur s'il était praticable, mais le coût des travaux à exécuter serait énorme, vu les excavations profondes qu'il faudrait pratiquer dans le roc à l'endroit le plus élevé, pour obtenir le niveau nécessaire.

D'un autre côté, la ville de North-Bay a été construite depuis sur le bord du lac Nipissingue ; North-Bay et le chemin de fer canadien du Pacifique se trouvent assis sur le bord du lac, à quelques quatorze pieds, je crois, si ma mémoire est fidèle, au-dessus du niveau de l'eau—il serait donc presque impossible d'élever le niveau du lac sans inonder la ville de North-Bay et le chemin de fer canadien du Pacifique. Ce projet a été par conséquent abandonné. Mais je serai en état de démontrer plus loin que même cette grande difficulté a été surmontée par les ingénieurs habiles employés par le gouvernement, depuis quelques années, à faire des études du tracé du canal et des plans nécessaires à l'exécution de ce grand projet.

La Chambre est peut-être intéressée à savoir que, depuis trois ou quatre ans, le projet qui nous occupe en ce moment a déjà coûté au gouvernement une somme de $600,000 pour des arpentages, plans et explorations. Cette dépense considérable prouve que ce projet est devenu une question d'actualité dont la solution est considérée comme réalisable, et doit me justifier de demander l'indulgence de la Chambre si je m'étends un peu longuement sur le sujet. Les explorations faites, il y a cinquante ans, furent soudainement suspendues. Il y a dix ans, un comité du Sénat

fut nommé pour faire une enquête sur la praticabilité de ce projet. Ce comité se composait de dix-huit sénateurs, dont onze sont encore vivants et membres actifs de cette honorable Chambre. Ce comité, après avoir fait une étude très approfondie; après avoir entendu le témoignage des explorateurs ; après avoir étudié la praticabilité du projet au point de vue technique ; puis au point de vue commercial et même militaire, représenta dans ses conclusions au gouvernement qu'il était opportun de procéder à la construction de ce canal.

Cette recommandation fut faite, il y a dix ans. Pendant les six premières années qui suivirent ce rapport, aucune autre initiative ne fut prise. Il y a quatre ans, de nouvelles explorations ont été commencées, et, aujourd'hui, il est proposé de construire un canal de vingt-deux pieds de profondeur pour donner accès à des vaisseaux d'un tirant d'eau de dix-huit et vingt pieds, ce qui laisserait assez d'eau sous la quille des vaisseaux pour permettre de les gouverner sûrement. Ici se présente la question de savoir s'il est sage d'entreprendre l'exécution de ce projet, vu son coût énorme ; car, bien que l'estimation de ce coût ne soit pas encore complète, il est bien connu que cette entreprise coûterait environ une centaine de millions de piastres. Est-il sage d'entreprendre un canal de vingt-deux pieds de profondeur ; ou vaudrait-il mieux construire un canal de quatorze pieds, ayant un tirant d'eau égal à celui des canaux du Saint-Laurent et qui ne coûterait, environ, que $30,000,000 ? Cette différence énorme du coût entre un canal de vingt-deux pieds et un canal de quatorze pieds de profondeur, peut surprendre la Chambre. On peut s'étonner de ce qu'une profondeur additionnelle de huit pieds puisse accroître de $70,000,000 le coût de l'entreprise ; mais vous devez vous rappeler que l'augmentation de la profondeur accroît la quantité des travaux d'après la mesure cubique. Le calcul n'est pas simplement basé sur la longueur du canal, mais sur les quantités cubiques, de sorte que celles-ci augmentent en raison du volume du cube, ce qui explique l'immense différence que je viens de mentionner. On pourra m'objecter que, si les cent millions de dollars que j'ai mentionnés, il y a un instant, étaient employés à l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent, ceux-ci pourraient être creusés à une profondeur donnant un tirant de 22 pieds. J'ai cru d'abord qu'une profondeur de quatorze pieds serait suffisante ; mais des canaux de cette profondeur ne paraissent plus être en état de soutenir la concurrence des voies ferrées modernes, vu que les petits bateaux qui naviguent sur ces canaux ne peuvent transporter le fret à un taux beaucoup plus bas que celui des chemins de fer, et qu'ils sont incapables d'enlever sensiblement le trafic aux chemins de fer. Il paraît donc, d'après tout ce qui a été écrit récemment sur le sujet, que le seul canal pouvant attirer à lui le trafic est celui d'une profondeur de vingt-deux pieds, et que, si l'on veut que la profondeur du nouveau canal en question n'excède pas quatorze pieds, il vaudrait mieux pour le Canada ne pas s'engager dans cette nouvelle entreprise, vu que nous possédons déjà un système de canaux de cette dimension. Les canaux de cette profondeur n'ont pu jusqu'à présent détourner à leur avantage le trafic des ports des Etats-Unis. Ils n'ont pas réussi à attirer le fret jusqu'à Montréal, et les honorables membres de cette Chambre seront peut-être étonnés de m'entendre dire qu'aucune flotte de vaisseaux tirant quatorze pieds d'eau n'a encore été construite. Quand les canaux du Saint-Laurent furent creusés à une profondeur de quatorze pieds, on considérait cette profondeur comme étant le tirant maximum des vaisseaux des grands lacs ; mais avant que nos canaux de quatorze pieds de profondeur eussent été ouverts, le tonnage des vaisseaux s'accrut tellement qu'aujourd'hui, nous voyons sur les grands lacs des navires de 600 pieds de longueur sur 60 pieds de largeur, et tirant vingt-deux pieds d'eau. D'un autre côté, si le creusement des canaux du Saint-Laurent à vingt-deux pieds était praticable ou opportun, ce travail coûterait, selon les meilleurs renseignements que j'ai pu me procurer—mais dont je ne puis garantir l'exactitude absolue—ce travail, dis-je, coûterait deux cents millions de dollars. La différence entre ce coût et celui du canal de la Baie Georgienne proviendrait de la différence entre la longueur de ce dernier canal et celle des canaux du Saint-Laurent.

Un canal pour de petits bateaux, vous le savez, est le plus économique, car sa

manutention n'entraîne qu'une faible dépense quotidienne. Une remorque composée de deux petits bateaux halés par un troisième mû par la vapeur permet de transporter très économiquement le fret ; mais ce mode de transport nécessite le transbordement à l'entrée du canal. C'est pourquoi des vaisseaux venant de Port-Colborne sont obligés de décharger leur cargaison. Tous les petits bateaux d'un tirant de quatorze pieds sont disparus des lacs. Le minerai, le grain et tout autre fret lourd sont maintenant transportés dans des vaisseaux d'un tirant de vingt pieds, et conséquemment, la construction d'un nouveau canal de quatorze pieds n'offrirait aucun avantage additionnel. Plusieurs de mes honorables collègues peuvent différer d'opinion avec moi, et, si un débat est engagé sur cette question, j'espère qu'ils seront en état de démontrer qu'un canal de quatorze pieds serait tout aussi avantageux qu'un canal de vingt-deux pieds. En effet, si ce fait pouvait être établi, il épargnerait au pays une dépense de soixante-dix millions de dollars. Quant à la route de l'Ottawa, nous constatons que le niveau du Lac Huron et du Lac Michigan est de 580 pieds au-dessus de celui de la mer, et que par conséquent la chute à partir de Chicago, par la voie du Mississippi, jusqu'au Golfe du Mexique, est également de 580 pieds de hauteur. Nos voisins les Américains sont très entreprenants, et ils songent sérieusement à construire un canal depuis le Lac Michigan par la voie du Mississippi, jusqu'au Golfe du Mexique—projet qui devrait nous engager à faire immédiatement des efforts pour la canalisation de l'Ottawa. Avec des canaux d'une profondeur uniforme on épargnerait le transbordement, et cela équivaut à raccourcir la distance d'au moins mille milles parce qu'un navire d'un tirant de 22 pieds peut franchir cette distance additionnelle à moins de frais que ce qu'il aurait à débourser pour mettre sa cargaison dans un vaisseau tirant quatorze pieds seulement. Dans le premier cas, il y a économie de temps et moins de frais à subir, tout transbordement étant évité. Ce qui est nécessaire est un tirant d'eau uniforme sur tout le parcours de la route, égal à celui du canal du Sault Ste-Marie. De grands vaisseaux peuvent transporter sur un parcours de vingt milles, une cargaison à un taux d'un centin le tonneau, ou d'un vingtième de centin le tonneau par mille. Or, aucun petit bateau et aucun chemin de fer ne sauraient faire concurrence à ce taux. Les canaux canadiens de quatorze pieds ont prouvé que cette concurrence est impossible. M. George Y. Wesner, membre de l'association des ingénieurs civils de l'Amérique (American Society of Civil Engineers), dit qu'aucune grande importance commerciale ne saurait être attachée à une voie nautique si les plus grands vaisseaux ne peuvent l'utiliser. Cette expérience a été faite sur le canal Erié qui fut, pendant une certaine période, la seule route navigable entre les grands lacs et le port de New-York et qui a donné l'essor à cette merveilleuse cité américaine. Au début, le canal Erié servit au transport d'une grande partie du fret de Buffalo à New-York ; mais, vu l'amélioration des chemins de fer, ce canal perdit graduellement le trafic, et l'année dernière, le fret transporté par ce canal ne représentait plus qu'un dixième, environ, du total du trafic transporté, jadis par cette voie.

La décroissance des affaires sur le canal Erié a porté les hommes de chemin de fer à croire que les voies ferrées pouvaient faire avec succès concurrence aux voies nautiques.

C'est une question discutée depuis longtemps; mais sans vouloir l'aborder, moi-même, aujourd'hui, je dirai en passant qu'il n'est aucunement douteux que de petits canaux ne peuvent faire avantageusement concurrence aux chemins de fer, tandis que de gros vaisseaux, sur les grandes voies nautiques, peuvent facilement accaparer le trafic. Le peuple des Etats-Unis est arrivé à la conclusion qu'il est avantageux pour lui d'expédier ses produits par les routes canadiennes jusqu'aux ports de Montréal ou de Québec. M. Gardner S. Williams, de Cornell University, recommande fortement une profondeur de 22 pieds pour le canal de la Baie Georgienne à Montréal. Il dit que, depuis Chicago, ou Duluth, ou Fort-William, jusqu'à Montréal par la route d'Ottawa, la distance serait seulement d'une journée de plus que par la voie de Buffalo. Un autre avantage immense d'une profondeur d'eau de 22 pieds, c'est que la flotte de vaisseaux tirant vingt pieds, immobilisée, durant l'hiver, dans les ports des lacs, pour-

rait en sortir l'automne et s'employer durant les mois d'hiver au commerce de cabotage sur la côte de l'Atlantique.

Quant à la route de l'Ottawa, j'ajouterai que son entrée par la rivière des Français requerra très peu de travaux pour en faire un port très satisfaisant. Quelques légères excavations à cet endroit seront nécessaires; mais quand cette entrée sera convenablement balisée, éclairée et munie des appareils nécessaires au déchargement et rechargement des marchandises, les vaisseaux tirant vingt pieds d'eau seront en état de remonter avec une parfaite sûreté jusqu'à la première écluse.

La construction de la section du canal sur la rivière des Français est vraiment tout le secret de cette entreprise. Il ne s'agit plus, ici, à proprement parler, de construire un canal. Il s'agit simplement d'améliorer la navigation de la rivière des Français, formant, en quelque sorte, trois grands lacs séparés par trois chutes, et ces lacs sont reliés par des gorges étroites de 200 à 400 pieds de largeur, qui pourraient être endiguées par des barrages construits pour retenir les eaux au niveau requis.

Il y a trois montées distinctes : l'une en partant de la Baie Georgienne, a une hauteur de 22 pieds. Puis, si vous remontez la rivière sur un parcours d'une vingtaine de milles, environ, vous atteignez une autre gorge, où un autre barrage pourrait être construit. Le troisième barrage élèvera les vaisseaux au niveau du lac Nipissing. L'ascension totale, à partir de la Baie Georgienne jusqu'au lac Nipissing, est de soixante-huit pieds. Puis la route traverse le lac Nipissing, sur un parcours de dix-huit milles, jusqu'à un point situé à un mille et demi à l'est de North-Bay. A ce dernier endroit il n'y a aucune facilité pour le déchargement du fret transporté par des vaisseaux d'un fort tirant d'eau; mais en élevant le niveau du lac Nipissing de quelques six pieds, nous obtiendrions, tout près du rivage même, une bonne profondeur d'eau. Pour North-Bay, deux plans ont été proposés ; l'un de ces plans est de construire une grande jetée dans le lac pour y établir un élévateur qui servirait au transbordement du fret devant être transporté de North-Bay à Montréal. L'autre projet est de creuser de suite une partie du canal et de se servir d'un côté pour en faire un quai, laissant le long de la berge, d'amples facilités aux chemins de fer. Ces travaux, à North-Bay, coûteraient environ un million et demi de dollars; mais ils seraient utilisés pour la continuation du canal. A partir du lac Nipissing, il y a une pente ascendante de 28 pieds de hauteur jusqu'au sommet où se divisent les eaux. C'est à cet endroit qu'on rencontrera la plus grande difficulté dans la réalisation du projet, et celle qui a fait le désespoir des premiers ingénieurs qui l'ont étudiée; mais cette difficulté paraît avoir été résolue par d'autres spécialistes employés depuis.

On trouverait cette solution en utilisant les eaux des bassins des lacs à la Truite, à la Tortue et du lac Talon. Il y a aussi, au sud de ces lacs, un autre bassin d'une superficie de 300 milles environ, et si l'on détourne, en outre, les eaux d'une certaine rivière pour les faire couler dans ces lacs, nous aurons ainsi un volume d'eau—provenant de bassins d'une superficie d'environ 600 milles—amplement suffisant pour l'alimentation et l'exploitation du canal. Après avoir traversé ainsi ces lacs, le canal descend par la rivière Mattawa, et le grand problème d'obtenir une quantité d'eau suffisante au sommet se trouve vraisemblablement résolu, malgré les rapports contraires faits par d'éminents ingénieurs comme l'étaient M. Walter Shanly et M. Clarke. Le détournement des eaux d'une rivière, comme la découverte de l'Amérique, semble être bien simple; mais personne n'avait encore découvert l'Amérique avant Christophe Colomb.

Un autre moyen a été recommandé, si l'on n'avait trouvé ce bassin additionnel. On a proposé de fournir un approvisionnement d'eau au moyen de pompes mues par l'énergie électrique. Veuillez vous rappeler que le niveau de l'eau ne doit être élevé que de vingt-huit pieds. Or, avec des pompes mues par l'énergie électrique pouvant être produite dans le voisinage, un volume d'eau suffisant pourrait être pompé pour ajouter au canal la quantité d'eau qui lui manquerait, et je suis, en outre, informé que la production d'une force hydro-électrique pour l'objet que je viens de mentionner ne serait pas dispendieuse. Toutefois, je ne suis pas disposé à recommander ce moyen-là. Ce serait, selon moi, une tâche trop difficile à imposer à celui qui serait appelé à

défendre dans les assemblbées populaires un mode consistant à emplir, au moyen de pompes, un canal de 22 pieds de profondeur pour le rendre navigable.

Pour ce qui concerne maintenant la descente jusqu'à Montréal, il y a, là, à partir de la ligne de partage des eaux jusqu'au port de Montréal, un niveau de 646 pieds. La rivière Mattawa ressemble beaucoup à la rivière des Français. C'est-à-dire qu'elle a, par endroits, de grandes profondeurs et de vastes élargissements; mais la construction de quelques écluses procurerait les facilités requises pour la navigation. La rivière Mattawa dévale de 177 pieds avant de se jeter dans l'Ottawa. La distance qu'il y a entre la jonction de la Mattawa et la capitale est de 195 milles, et la chute est de 360 pieds, ce qui laisse une différence de niveau de 122 pieds à partir de la ville d'Ottawa jusqu'à Montréal. Il est réellement étonnant de constater que la longue distance de 440 milles, depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'au pied de l'île de Montréal, nécessite seulement la construction d'un canal à écluses de moins de 30 milles d'étendue. Le reste de la route permettra une navigation ininterrompue, et sur ce parcours de navigation ininterrompue, il y aura seulement cinquante-sept milles de chenaux améliorés, où le dragage sera probablement requis. A l'exception de ces quatre-vingt-sept milles de canal et de chenaux améliorés, le reste de la route est absolument une voie navigable ininterrompue. De sorte que les vaisseaux pourront franchir ce parcours avec la même rapidité que celle avec laquelle ils naviguent sur les lacs ou sur l'océan. Mais voici un point qui, je crois, est entièrement nouveau, bien que les honorables membres de cette Chambre soient probablement prêts à croire que l'on ne saurait trouver à bien dire, rien de neuf sur une question qui est devant le public depuis un demi-siècle. Il y a une nouvelle considération à exposer. Nous nous rappelons tous les variations fréquentes du niveau des eaux de la rivière Ottawa et de toutes les autres rivières du Canada, causées, le printemps dernier, par la fonte rapide de la neige. Nous appelons ce phénomène "la débâcle du printemps". Le Saint-Laurent n'est pas aussi affecté par cette débâcle que le sont les autres rivières, et le volume de ses eaux, lors de leur crue, n'est qu'un peu plus que le double de ce qu'il est à l'époque des basses eaux. Mais le volume de la rivière Ottawa, à l'époque du dégel du printemps, est quatorze fois plus considérable qu'il ne l'est à l'époque des eaux basses. Cet état de choses fait naître un autre problème dont les ingénieurs devront s'occuper. En effet, si cette immense quantité d'eau qui se produit le printemps est laissée libre de se précipiter dans la rivière Ottawa, le courant qui en résultera sera tel qu'il sera impossible de naviguer sur la rivière durant les mois de mai et de juin. En outre, tout le canal, y compris les écluses et autres travaux, seront inondés par suite de l'élévation des eaux atteignant une vingtaine de pieds environ. Aussi, pour résoudre ce problème, il est absolument nécessaire d'aviser au moyen de maîtriser les eaux de la rivière, et, à cette fin, il est proposé d'endiguer les eaux dans les lacs du haut de l'Ottawa. Ici, je crois, s'élève une belle question pour les honorables membres de cette Chambre, qui sont particulièrement versés dans le droit constitutionnel. A la source des eaux de la rivière Ottawa, nous avons le grand lac Victoria et d'autres lacs considérables, et il est proposé de construire des barrages aux décharges de ces lacs afin d'endiguer leurs eaux, et il est aussi proposé, pour la même fin, d'écluser le lac Témiscamingue. Or, jusqu'à quel point le gouvernement fédéral empièterait-il sur la juridiction provinciale, en exécutant les travaux requis pour cet endiguement, et jusqu'à quel point un gouvernement provincial permettrait-il au gouvernement fédéral d'empiéter ainsi sur sa propre juridiction ? Il est heureux de pouvoir constater qu'aucun établissement n'existe aux endroits où sont situés ces lacs, et aucun dommage ne pourrait être réclamé ; mais la question est de savoir si le gouvernement fédéral peut endiguer ainsi des eaux dans la province de Québec, sans la sanction des autorités provinciales. Je laisse la solution de cette question aux avocats de cette Chambre, qui sont, sans doute, capables de l'élucider.

L'honorable M. BELCOURT : L'honorable sénateur a-t-il tenu compte du fait que la rivière Ottawa, dont le lac Témiscamingue fait partie, a été déclarée être une rivière navigable, et se trouve comme telle sous la juridiction fédérale ?

L'honorable M. CASGRAIN : L'endiguement de la rivière Gatineau serait aussi nécessaire, et je ne sache pas que cette rivière soit considérée comme un cours d'eau navigable.

L'honorable M. BELCOURT : Je parle de la rivière Ottawa.

L'honorable M. CASGRAIN : L'endiguement des eaux de tous les grands tributaires de l'Ottawa serait également nécessaire, et nous savons tous que la province est propriétaire des forces hydrauliques situées dans ses limites ; or, cette immense force hydraulique qui sera développée le long de ces chutes formant ensemble 790 pieds entre la Baie Georgienne et Montréal, représentant en totalité une force d'un million de chevaux-vapeaur, soulèvera certainement une vive discussion. Les provinces permettront-elles au gouvernement fédéral de disposer de cette grande force dont la valeur est immense ?

Nous connaissons la force utilisée par l'industrie sur le canal Lachine, et nous avons entendu parler, l'autre jour, à Montréal, de l'intention qu'avait le gouvernement fédéral d'affermer la force hydraulique du canal de Beauharnois. Il n'y a aucun doute que le gouvernement central a juridiction sur ces deux canaux ; mais quant à la question de savoir si le nouveau canal qui m'occupe, aujourd'hui, pourrait être traité de la même manière; ou si la force hydraulique développée le long du nouveau canal serait soumise à la juridiction provinciale, c'est un point dont je laisse la discussion à d'autres honorables membres de cette Chambre. Je ferai remarquer que l'emmagasinage des eaux est pratiqué aujourd'hui, dans plusieurs pays, tels que la Russie, l'Allemagne, la France et même la province de Québec. Quelques-uns sont portés à croire que cette dernière province est quelque peu ariérée sous ce rapport-là. Cependant, dans le district du lac Saint-Jean, le gouvernement provincial permet d'emmagasiner les eaux pour accroître la force hydro-électrique utilisée à Chicoutimi, et cela à une distance de 100 à 150 milles au-dessus de l'embouchure de la rivière Saguenay.

L'honorable M. CLORAN : Les eaux du Nil sont endiguées de la même manière.

L'honorable M. CASGRAIN : Oui, et nos voisins des Etats-Unis n'ont pas moins de quarante-et-un réservoirs, et quelques autres encore projetés, emmagasinant ainsi le surplus des eaux du Mississippi. La plupart de ces réservoirs sont situés dans le Minnesota et le Wisconsin, et ils règlent le volume des eaux du Mississippi de manière que ces eaux qui s'abaissaient les années précédentes, durant les sécheresses, à zéro, sont aujourd'hui, maintenues à une hauteur de trois pieds au-dessus de la ligne d'étiage, ce qui améliore immensément la navigation du Mississippi et prévient les inondations qui avaient souvent lieu autrefois, le long de ce fleuve. Au moyen de ces barrages, on a retenu plus de seize milliards de pieds cubes d'eau et prévenu ainsi une immense destruction de propriétés, et peut-être sauvé nombre de vies humaines.

Pour revenir au canal de la Baie Georgienne, la haute élévation des deux bords de la rivière Ottawa offre naturellement un moyen d'élever le niveau des diverses nappes d'eau distribuées sur le parcours de cette rivière. Puis, presque toutes les excavations nécessitées pour les écluses seraient pratiquées dans le roc vif, ce qui assurerait une grande économie dans le coût de construction, vu qu'il serait simplement nécessaire d'enduire de ciment les côtés de ces écluses pour en aplanir les aspérités.

Nous savons tous que l'immense dépense qu'entraîne la construction des écluses est due à la maçonnerie. Les pierres de ces écluses doivent être taillées selon les dimensions requises et de manière telle qu'elles puissent être ajustées parfaitement ensemble, sans laisser échapper la moindre quantité d'eau. Or, dans le cas du présent canal, presque toutes les écluses requises, au nombre de vingt-sept, seront taillées dans le roc solide, et ce sera un immense avantage, puisque ce qui restera à faire consistera principalement en la construction des portes destinées aux deux extrémités de chaque écluse. Ces écluses auront une très grande longueur. Il est proposé de leur donner 650 pieds de long, pour que les vaisseaux auxquels j'ai fait allusion puissent évoluer ou se mouvoir avec leur longueur de 600 pieds.

A Ottawa, le canal passera sur le côté nord de Hull et produira pour les établis-

sements industriels de cette localité, une augmentation de force hydraulique considérable à ajouter aux pouvoirs d'eau qu'ils possèdent déjà. D'Ottawa à Montréal, de grandes étendues de terre seront submergées, parce que les rives sont basses à plusieurs endroits. Pas moins de 1,500 acres de terre seront submergées ; mais l'expropriation de cette étendue de terrain coûtera moins cher que s'il fallait excaver dans le roc. En effet, le travail d'excavation dans le roc immergé est très dispendieux, presque aussi dispendieux que le travail d'excavation dans un tunnel—le coût étant de $3 à $3.50 la verge cube. Il est donc désirable d'éviter autant que possible le travail d'excavation et de construire des digues de chaque côté, d'une hauteur suffisante pour donner la profondeur d'eau requise.

Pour Montréal, nous avons le choix de deux routes, dont l'une passerait devant la ville, et l'autre en arrière par " Back River ", ou rivière des Prairies.

L'honorable M. CLORAN : Le canal de Grenville pourra-t-il être utilisé ?

L'honorable M. CASGRAIN : Le canal actuel de Grenville sera absolument inutile. La route sur le front de la cité de Montréal commencera près du pont Victoria—à la jetée Mackay, le long de cette grande jetée de protection. L'eau du canal serait maintenue au niveau de l'eau à Sainte-Anne. Une levée s'étendrait dans le fleuve jusqu'à l'île des Sœurs, et de là se continuerait le long du rivage et couperait le canal Lachine à quelque distance de cette ville ; puis, suivrait le rivage jusqu'à Sainte-Anne. Une autre écluse serait ici, nécessaire—ce qui ferait trois écluses pour la route située devant la cité de Montréal. L'autre voie, qui serait la rivière des prairies, autrement dit " Back River ", qui est une branche de l'Ottawa, serait, à mon avis, une route bien préférable. Il est proposé de lui donner le niveau d'eau du Lac des Deux-Montagnes, et de maintenir ce niveau jusqu'à un point situé à environ mille verges à l'est de l'endroit où la rue Saint-Denis atteint la rive de " Back River ". Il y aurait là, une chute de trente-cinq pieds, pouvant procurer une force hydraulique de soixante-mille chevaux-vapeur. Il est aussi proposé de construire une autre écluse au bout de l'île qui formerait l'extrémité est de cette route nautique par l'Ottawa. L'eau serait élevée à cet endroit à une hauteur de vingt-quatre pieds et procurerait une force hydraulique de quelques 40,000 chevaux-vapeur, ce qui, ajouté à la force de 60,000 chevaux-vapeur que j'ai mentionnée, il y a un instant, donnerait en totalité une force hydraulique de 100,000 chevaux-vapeur. Cette force de 100,000 chevaux-vapeur transformée en énergie électrique, pourrait être obtenue au moyen des deux barrages que je viens de mentionner. On paierait volontiers $10 par année par cheval-vapeur tenu en activité vingt-quatre heures par jour, et ceci rapporterait annuellement un revenu de pas moins de $1,000,000. Ces chiffres peuvent paraître exagérés ; ils peuvent avoir l'apparence des calculs d'un rêveur, ou d'un visionnaire; mais quels sont les faits pouvant justifier ces calculs ?

Le président de la compagnie de force hydraulique des chutes de Shawinigan,—qui est un honorable membre du Sénat—et dont je regrette, aujourd'hui, l'absence,—pourrait, lui-même, établir qu'à présent, les chutes Shawinigan fournissent à la cité de Montréal 16,000 chevaux-vapeur en énergie électrique— venant d'une distance de quatre-vingts milles,—et le prix payé, très volontiers, par la compagnie dite " The Montreal Light, Heat and Power Company", est de $15 par force de cheval-vapeur, ou $240,000 par année. Voilà pour cette compagnie. La " Shawinigan Power Company", ajouterai-je, fait de si brillantes affaires, sous forme de ventes de forces électriques, que son exposé financier, de l'année dernière, accuse un revenu de près de $650,000, et pour l'année courante, son revenu excédera $700,000. Or, la construction du canal de la Baie Georgienne permettrait de développer une force électrique de 100,000 chevaux vapeur à moins d'un mille des limites actuelles de la cité de Montréal. Ce canal ne serait-il jamais construit, que je conseillerais encore fortement aux industriels de développer la force hydraulique qu'il est possible d'obtenir aux endroits que je viens d'indiquer. Un simple barrage de la rivière des Prairies, construit près de l'église et du couvent du Sacré-Cœur, et produisant une force électrique égale à celle de 60,000 chevaux-vapeur, serait certainement une révélation pour les Montréalais. Cette force est à peu près un quart, ou 25 pour

100 de la force de chevaux-vapeur requise à Montréal, tant pour l'éclairage, le chauffage et la traction électrique des tramways de la métropole commerciale du Canada.

L'honorable M. De BOUCHERVILLE : Quelle serait à peu près l'étendue du terrain qui pourrait être submergé ?

L'honorable M. Casgrain : Il n'y aurait pas de terrain submergé à cet endroit, parce que le niveau du lac des Deux-Montagnes ne serait pas beaucoup plus élevé que les bords de la rivière. La surface des eaux du canal ne serait pas plus que sept ou huit pieds au-dessus des bords de cette rivière. Des jetées seraient construites sur chaque côté pour empêcher l'eau de se répandre, et elles seraient construites de manière à ne pas nuire au drainage des terres des cultivateurs.

L'honorable M. De BOUCHERVILLE : Si les deux côtés du canal étaient revêtus d'un mur, l'eau ne pourrait pas déborder et inonder les villages environnants. Ce canal procurerait une force hydraulique immense.

L'honorable M. CASGRAIN : Oui, et même si tout le canal n'est pas construit, ces deux magnifiques nappes d'eau seraient d'un immense avantage. Les eaux en arrière de l'île de Montréal seraient barrées aussi, au Bout de l'Ile, et cette écluse élèverait l'eau de vingt-quatre pieds de hauteur à cet endroit, au-dessus du niveau du Saint-Laurent. L'intention est de construire cette écluse de manière à pouvoir obtenir une profondeur d'eau de trente pieds, ce qui permettrait aux vaisseaux océaniques d'atteindre le second barrage, et sur cette distance de douze milles à franchir, vous auriez une profondeur d'eau de trente pieds. Ainsi, non seulement la ville de Montréal jouirait de son port actuel, mais vous auriez en arrière de cette ville un immense bassin de douze milles de longueur, offrant aux vaisseaux toutes les facilités désirables. L'autre bassin serait situé en amont du second barrage, et il y aurait là, une autre nappe d'eau de 33½ milles de long. Les classes ouvrières pourraient dans vingt ou vingt-cinq minutes, et moyennant cinq cents, faire le trajet en tramway, de Montréal aux rivages d'une de ces deux magnifiques nappes d'eau. Songez aussi au parc splendide qu'on y pourrait établir, et où le peuple irait respirer l'air frais. Représentez-vous aussi les yachts, les bateaux d'excursion et les esquifs sans nombre voguant sur ces lacs artificiels. Enfin, quelle cité idéale deviendrait Montréal avec tout ce développement merveilleux !

Le projet du canal de la Baie Georgiene serait-il abandonné, je dis que, s'il est possible de construire les barrages que je viens de mentionner, ce sera une magnifique aubaine pour l'île de Montréal généralement et particulièrement pour les classes ouvrières de la grande métropole, Montréal deviendrait bientôt une ville d'un million d'âmes. Quant aux possibilités commerciales de cette belle entreprise, voici ce que j'ai à dire : Tout propriétaire d'un steamer est, lui-même, toute une corporation et peut réglementer son propre tarif. Il n'en est pas ainsi d'une compagnie de chemin de fer. Celle-ci peut n'avoir qu'un chemin ; elle peut aussi en avoir deux ou trois, et les intérêts de tous peuvent être syndiqués ; mais l'expérience vous apprendra que les propriétaires de vaisseaux ne syndiquent pas ainsi leurs intérêts.

Chaque propriétaire de vaisseau est donc personnellement intéressé à fixer son propre tarif, et les producteurs et expéditeurs en profitent.

D'un autre côté, un canal à bateaux d'un fort tirant d'eau peut transporter le fret à un taux plus bas qu'un canal à bateaux d'un petit tirant, comme la chose a été établie dans le cas du canal Erié, qui ne fut pas construit pour faire avantageusement concurrence aux chemins de fer faisant le service de Buffalo à New-York. Par aucune autre route que celle de l'Ottawa, on ne saurait transporter par eau les produits des grands lacs sans transbordement. La Halle au Grain d'Omaha dit dans son dernier rapport que, si le grain pouvait être transporté des ports des lacs jusqu'au bord de la mer sans transbordement, la chose vaudrait annuellement dix millions de dollars aux cultivateurs du Nébraska. Je ne sais jusqu'à quel point cette assertion est bien fondée, mais si le transport sans transbordement est si profitable aux cultivateurs d'un seul état de l'Union

Américaine, combien le serait-il plus à la superficie illimitée des terres à blé que nous avons dans le Nord-Ouest canadien ? C'est pour cette raison que le nouveau canal projeté serait vraiment une entreprise très rémunératrice.

Tout ce que nous avons à faire pour en déterminer la valeur, c'est de diviser la superficie des terres à blé du Nord-Ouest par la superficie des terres à blé du Nébraska et l'on obtient comme quotient autant de dix millions de dollars qui nous reviendraient si l'assertion de la Halle au grain d'Omaha est exacte. De plus, par la route de l'Ottawa, les viandes de Chicago—le véritable centre des Etats-Unis—pourraient être emmagasinées dans des bateaux à compartiments frigorifiques, et expédiées dans toutes les parties du monde. Le commerce des grands lacs est plus considérable que le commerce de cabotage de l'Angleterre, de la France et de l'Allemagne réunies. Le commerce de cabotage de ces pays ne se monte pas, en totalité, annuellement, à 70,000,000 de tonnes, tandis que le commerce des grands lacs s'élève annuellement à 75,000,000 de tonnes, grâce à la grande dimension des navires à vapeur qui naviguent maintenant sur ces grands lacs. Je ferai remarquer que le navire à vapeur " E. H. Garrick " a franchi le canal du Sault Ste-Marie avec une cargaison de 12,386 tonnes. Ces gros navires sont appelés " les grands voituriers des lacs ", ce qui est une désignation d'un genre nouveau et approprié. Vu leurs dimensions, ils ont besoin de réaliser, pour payer leur équipage, le coût du charbon qu'ils consument, les petites réparations et l'intérêt sur le coût du vaisseau—soit $400 par jour de vingt-quatre heures.

De Fort-William—et quand je dis de Fort-William, je pourrais ajouter aussi bien à partir de Duluth, ou de Chicago, car les distances sont les mêmes—de Fort-William donc, jusqu'à Montréal, la durée d'un voyage—aller et retour—de l'un de ces grands voituriers des lacs, ne serait pas plus que d'une dizaine de jours et si vous lui allouez six jours d'arrêt, vous avez un total de quinze jours. Or, à $400 par jour, vous obtenez une dépense totale de $6,000 et quelle serait la recette à opposer à cette dépense ? Supposez, pour établir une comparaison, que ce gros vaisseau transporte une cargaison de 10,000 tonnes, à raison de $1 la tonne— ce qui n'est pas un taux très élevé—le profit net réalisé par ce navire, par voyage, serait de $4,000, même si le vaisseau retournait sans aucun chargement. Puis, si le vaisseau transporte à son voyage de retour une cargaison quelconque, son fret lui rapportera le prix ordinaire de $3 la tonne, et s'il ne tranpsorte, à ce voyage de retour, que le tiers d'un chargement complet, sa recette s'élèvera à $10,000, soit en totalité, $14,000 pour le voyage aller et retour. Ces chiffres indiquent les profits que ces grands vaisseaux peuvent réaliser. Si vous avez des vaisseaux du type de ceux qui naviguent sur le canal Welland—soit de 250 pieds de long, sur 42 pieds de large, et d'un tirant de 14 pieds, le coût de l'exploitation sera de $125 par jour. Par la route actuelle ce vaisseau aurait à subir les frais de 13 jours de voyage et sept jours d'arrêt, ce qui porterait à 20 jours la durée de son voyage, qui, à $125 par jour, coûterait $2,500, et quelle quantité de fret transporterait-il ? Il pourrait transporter une cargaison de 2,000 tonnes. Ses dépenses seraient de $2,500, et il ne pourrait imposer un taux de transport plus élevé que celui imposé par les gros voituriers des lacs. Or, ce taux étant de $1 la tonne, le voyage du petit vaisseau du type des bateaux du canal Welland, rapporterait $2,000 contre une dépense—pour aller et retour—de $2,500—ce qui laisserait un déficit de $500.

L'honorable M. McKEEN : Quel est le tirant des " gros voituriers les lacs " ?

L'honorable M. CASGRAIN : Vingt pieds.

L'honorable M. SULLIVAN : A quoi attribuez-vous les jours d'arrêt ?

L'honorable M. CASGRAIN: Il faut compterter le temps de les charger et de les décharger, et les petits bateaux ont un jour d'arrêt de plus que les gros voituriers des lacs, parce qu'il est moins onéreux pour eux de rester immobiles au quai à $125 de frais par jour que les gros voituriers à $400 par jour. Toutes les dispositions sont prises pour qu'un gros voiturier, dont les frais se montent à $400 par jour, puisse être déchargé immédiatement après son arrivée. L'heure de l'arrivée est annoncée ; tout ce qui est nécessaire à l'opération du déchargement est tenu prêt, et rien n'est

négligé pour hâter et faciliter son voyage de retour. Mais si l'arrêt du petit vaisseau ne coûte que $125 par jour, le chargement peut être laissé dans le vaisseau pendant un jour ou deux de plus que le temps strictement requis—ce qui diminue le coût de l'arrêt proportionnellement au coût de l'emmagasinage. Il est donc absolument nécessaire que ces petits bateaux d'un tirant de quatorze pieds obtiennent une cargaison au retour. Si cette cargaison n'est, disons, que le tiers d'un chargement complet, elle rapporte, au taux fixé par les gros vaisseaux, la somme de $2,100, ce qui laisse un excédent, pour le voyage entier, de $1,600. Supposé que les ports de Fort-William, de Duluth et de Chicago soient à peu près également éloignés de Buffalo ; que ces mêmes ports soient aussi également éloignés de Montréal, et qu'un vaisseau parti de l'un de ces grands ports transporte du grain à Buffalo, au taux d'un centin et demi le boisseau ; disons, par exemple, qu'un grand voiturier des lacs transporte du blé de l'un de ces trois ports à Montréal au taux de deux centins le boisseau—ce qui est 25 pour cent de plus, et vous aurez un taux de transport jusqu'à Montréal de 2 centins le boisseau, et de 1½ centin le boisseau jusqu'à Buffalo. Mais de Buffalo à New-York le taux de transport est de 4 centins le boisseau. Or, un centin et demi et quatre centins forment cinq centins et demi de Duluth à New-York, par la voie du canal Erié, et à ce coût il faut ajouter les frais de transbordement à Buffalo et à New-York—qui s'élèvent, d'après la plus basse estimation, à un centin et demi le boisseau. Conséquemment, vous avez, des ports des grands lacs à New-York, un taux de transport de sept centins à payer avant que vous puissiez atteindre les steamers océaniques.

L'honorable M. SULLIVAN : Vos calculs sont-ils basés sur le taux du canal projeté, ou sur celui de l'ancienne route.

L'honorable M. CASGRAIN : Veuillez, s'il vous plaît, me laisser continuer. Si le même grain était transporté par voie de Montréal, le taux de transport serait de deux centins le boisseau, jusqu'à Montréal ; un demi centin le boisseau pour le transbordement et quatre centins pour le voyage océanique de Montréal à Liverpool, ce qui fait en tout 6½ centins le boisseau. Conséquemment, par la route de la Baie Georgienne et d'Ottawa, le transport du blé jusqu'à Liverpool vous coûterait un demi-centin le boisseau de moins qu'il ne vous coûterait jusqu'à New-York. En toute justice, je dois dire que le taux de transport océanique de ce dernier port à Liverpool est plus bas que celui de Montréal, le taux de transport océanique de New-York à Liverpool étant de 2½ centins contre le taux de transport de quatre centins de Montréal à Liverpool ; mais il y a encore une différence en faveur de Montréal. Si vous ajoutez le taux de transport océanique de 2½ centins de New-York à Liverpool, au taux de sept centins pour le transport des lacs à New-York, le prix de revient du transport viâ New-York atteint le chiffre de 9 centins et demi, tandis que viâ le canal de la Baie Georgienne, le coût du transport jusqu'à Liverpool ne s'élèvera qu'à 6½ centins, soit 50 pour cent de moins que par la route des Etats-Unis. Ainsi, vous voyez l'immense avantage que nous offre le canal de la Baie Georgienne. Le marché de Liverpool, comme le savent les honorables sénateurs, fixe absolument la cote du blé. Peu importe, pour ce qui concerne le prix, que la récolte de blé ait été bonne ou mauvaise, soit dans l'Inde, dans la République Argentine, en Russie, ou dans les Etats-Unis, ou au Canada. Le prix du blé est fixé à Liverpool, et tout le blé, dans les différentes parties du monde, est coté au prix fixé à Liverpool, moins le coût du transport. La position dans laquelle notre peuple se trouve, c'est qu'à Fort-William le prix du blé est celui de Liverpool, moins les 6½ centins le boisseau représentant le taux de transport du blé que nos grands chemins de fer transportent à Fort-William. Vous connaissez les immenses entrepôts de blé que sont déjà Port-Arthur et Fort-Williams. Vous savez que la compagnie du chemin de fer du Pacifique est en train de doubler sa voie de Port-Arthur à Winnipeg ; que la compagnie dite "The Canadian Northern" possède d'immenses élévateurs à ces endroits, et que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est en frais de construire une autre voie par où se fera un immense écoulement de grain à partir de la nouvelle voie ferrée transcontinentale, à Superior Junction. Le parcours sera de 240 milles,

à rampes douces, et aura pour terminus Fort-William.

Tout l'immense approvisionnement de blé qui sera emmagasiné à cet endroit pourrait être transporté sur l'océan jusqu'à Liverpool au taux réduit de 6½ centins le boisseau.

Le dernier point qui me reste à exposer se rapporte à la force hydraulique et à la houille blanche si abondante au Canada !

Notre pays ne sera jamais obligé de consumer autant de charbon que les Etats-Unis, ou les pays européens, vu que les forces hydrauliques naturelles que nous possédons pourront produire toute l'immense quantité d'énergie électrique requise pour l'exploitation de nos industries et travaux d'utilité publique. L'on peut affirmer sûrement que les trois cours d'eau : l'Ottawa, la Mattawa et la rivière des Français pourront aisément produire une force hydraulique représentant un million de chevaux-vapeur.

L'établissement d'un seul barrage—et il y en aurait 27—sur le canal projeté, pouvant développer une force électrique de 60,000 chevaux-vapeur, comme la chose serait réalisable au moyen du barrage projeté de la rivière des Prairies. Cette chute d'eau ne serait qu'un vingtième de la chute totale qui existe du sommet par où passera le nouveau canal. Nous obtiendrions donc de cette chute totale une force hydraulique représentant plus d'un million de chevaux-vapeur et cette force pourrait être vendue au prix minime de dix dollars par force de cheval-vapeur. Il y aura des industries qui utiliseront toute cette force hydraulique aussitôt qu'elle sera disponible, et cette utilisation sera une source de revenus, ne rapportant pas moins de $10,000.000 anuellement. Il faut une consommation de 7 tonnes de charbon par année pour développer la force d'un cheval-vapeur, pendant douze mois, si le coût annuel du charbon est, disons de $3 la tonne, cette consommation de charbon représente une dépense annuelle de $21 par cheval-vapeur. Il faut ensuite tenir compte du maniement du charbon et de tous les frais qui s'y rattachent. Ceci représente au moins une dizaine de piastres de plus, ce qui élève le coût d'une force de cheval-vapeur à $30 par année. Combien de temps faudrait-il aux compagnies de chemins de fer pour substituer sur tous leurs réseaux de voies ferrées, comme force motrice, l'énergie électrique à la vapeur, du moment qu'elles pourraient obtenir cette énergie électrique moyennant $10 par année pour la force d'une cheval-vapeur—ce dernier leur coûtant actuellement $30 par année ? Si vous prenez comme exemple la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, administrée comme elle l'est par des hommes d'une habileté consommée, croyez-vous que cette compagnie hésiterait longtemps si le gouvernement lui disait:

" Préparez-vous à la substitution générale, sur votre réseau de voies ferrées, de l'électricité à la vapeur, et nous vous donnerons toute la force motrice électrique dont vous avez besoin au tiers du prix de ce que vous payez maintenant pour la vapeur dont vous vous servez ". Si cette proposition était faite, la transformation des chemins de fer à vapeur actuels en chemins de fer électriques, au lieu d'être encore un projet, deviendrait bientôt une réalité.

Nous savons tous que dans un rayon de quinze milles de New-York, tous les trains de chemins de fer sont amenés dans cette ville par des moteurs électriques. L'électricité serait d'abord employée à l'éclairage de la voie sur un parcours de 440 milles—ce qui procurerait à cette magnifique avenue une clarté, ou une lumière égale, la nuit comme le jour. La navigation serait par suite aussi facile, la nuit, sur cette rivière, qu'elle le serait pendant les jours ensoleillés, et le port de Montréal, lui-même, serait, toutes les nuits, illuminé par la lumière électrique. Puis surgiraient nombre d'industries et d'usines à North-Bay, à Ottawa et à Montréal. Toutes ces villes se serviraient de forces électriques dans leurs industries et leurs usines. On me dit—mais je n'en sais rien personnellement—que de riches mines de fer existent aussi le long de cette nouvelle route. Or, s'il en est ainsi, nous possédons des mines de houille blanche inépuisables pour fondre ce fer. Le minerai de fer peut être fondu avec succès—comme la chose se fait en France—au moyen d'un procédé électrique, et l'honorable président de cette Chambre pourrait, je crois, nous dire que le même procédé a été employé au Sault Sainte-Marie. Je ne puis dire si l'on a obtenu dans ce dernier endroit le même succès qu'en France, ou si l'essai du procédé élec-

trique a été sérieux ou non ; mais je sais que le gouvernement a fait fondre aux usines du Sault Sainte-Marie du minerai de fer par le procédé électrique.

On a dit qu'un métallurgiste français était venu étudier les ressources minières de la vallée de l'Ottawa, et les avantages qu'elle offre comme centre manufacturier, et qu'il aurait déclaré que ce serait, d'ici à dix ans, le centre de hauts-fournaux les plus considérables du monde. J'ai oublié le nom de ce spécialiste ; mais je sais que c'est un savant très éminent, qui est employé en France dans ce genre d'industrie. Dans ce dernier pays on est obligé d'obtenir de la force électrique, ici et là, disons, une force électrique de cent chevaux-vapeur à un endroit, et une force électrique de mille chevaux-vapeur à un autre endroit ; mais dans la vallée de l'Ottawa l'approvisionnement serait illimité. Puis, il y aurait encore place pour d'autres industries.

Le production de l'aluminium, à laquelle s'est déjà intéressée dans cette Chambre l'honorable sénateur de Rothesay, ainsi que la fabrication du carbure de calcium pour produire le gaz acétylène. Nous savons tous que durant les quelques dernières années, les Etats-Unis ont obtenu le premier rang dans la fabrication du fer. Aujourd'hui, les Etats-Unis de l'Amérique fabriquent plus de fer et d'acier que la Grande-Bretagne. Pendant longtemps, la Grande-Bretagne a dominé les marchés du monde entier dans cette industrie. Que le Canada, d'ici à quelques années, aide la mère patrie à reconquérir sa suprématie dans cette branche d'affaires. Fabriquons, nous-mêmes, le fer et l'acier, et faisons en sorte que, d'ici à quelques années, nous puissions contribuer à combler le déficit qui empêche, aujourd'hui, l'Angleterre d'occuper la première place dans le commerce de produits en fer et en acier.

Je veux maintenant traiter sommairement la question de nos moyens de transport. Nous savons tous que la grandeur d'une nation dépend de son agriculture, de l'exploitation de ses mines, de ses forêts et de ses industries manufacturières. Le pouvoir d'acheter des producteurs s'accroît d'autant plus que le taux auquel leurs produits sont transportés aux divers marchés du monde est le plus réduit. Il est innutile de répéter la longue discussion qui a eu lieu au sujet de la concurrence que se font les deux modes de transport par eau et par voie ferrée. Qu'il me suffise de dire que les compagnies de chemins de fer semblent être arrivées à la dimension maxima à donner à leurs locomotives et à leurs wagons à marchandises. Les locomotives actuelles sont deux et trois fois plus grandes qu'elles ne l'étaient il y a quinze ou vingt ans.

L'honorable M. De BOUCHERVILLE : L'honorable sénateur peut-il nous dire ce que coûtera l'approfondissement de la rivière Ottawa ?— Toute cette rivière n'a pas en moyenne une profondeur de vingt-deux pieds. Quelles excavations faudra-t-il faire pour donner à la rivière cette profondeur, et quel en serait le coût ?

L'honorable M. CASGRAIN : Je l'ai déjà dit.

L'honorable M. De BOUCHERVILLE : Je parle maintenant de l'approfondissement de la rivière. Si, au lieu de laisser inonder les terres vous approfondissiez la rivière Ottawa de manière à lui donner 22 pieds de profondeur, quelle est la longueur de la partie de la rivière qui requerrait ce travail d'excavation et quel en serait le coût ?

L'honorable M. CASGRAIN : Il serait absolument impossible d'exécuter le plan suggéré par l'honorable sénateur, parce qu'il nécessiterait une excavation dans le roc immergé, et cette opération, comme je l'ai déjà dit, serait très dispendieuse. Elle coûterait de $3 à $3.50 par verge cubique. En outre il faudrait excaver la rivière sur tout son parcours. C'est pourquoi j'ai dit qu'une grande étendue de terrain serait certainement inondée, et qu'il est plus économique d'exproprier 15,000 acres de terre inondée que d'excaver un chenal. Sur toute la distance de 440 milles, 57 milles seulement requerront du dragage, tandis que le reste du parcours sera partout navigable. Je ne connais pas exactement quelle est l'étendue du dragage à faire dans la rivière Ottawa entre la capitale fédérale et Montréal.

L'honorable M. De BOUCHERVILLE : Je crois qu'il est presque impossible de draguer la rivière ; que vous serez obligé de laisser inonder les terres et de construire des jetées ; mais le rapport de M. Shanley estime le coût d'un canal de quatorze pieds de profondeur, de Montréal à la baie Georgienne,

à $20,000,000. L'estimation de M. Clarke est seulement de $12,000,000. M. Shanly a-t-il pris en considération le creusement à une profondeur de 14 ou 15 pieds de la rivière Ottawa ?

L'honorable M. CASGRAIN : Je constate que l'honorable sénateur est très familier avec le rapport de M. Shanley. Ce dernier dit qu'entre la cité d'Ottawa et Grenville il n'y aurait pas d'excavations à faire parce qu'il y a assez d'eau sur cette section ; mais qu'en aval de Grenville et le long du Lac des Deux-Montagnes, des excavations considérables seraient nécessaires, même pour un chenal de dix ou douze pieds de profondeur—que recommandait alors cet ingénieur. Mais il est maintenant proposé d'élever le niveau du Lac des Deux-Montagnes au niveau des eaux hautes du printemps, et lorsque ce niveau sera ainsi élevé, il ne restera qu'une très faible excavation à pratiquer pour donner une profondeur de vingt-deux pieds.

Je voulais aussi faire remarquer que les locomotives d'aujoourd'hui sont d'une dimension aussi grande qu'elles peuvent l'être avantageusement. Cette dimension ne saurait être augmentée en largeur, parce qu'elles ne pourraient franchir les tunnels ou les ponts. Leur hauteur seule pourrait être accrue. Mais leur hauteur a été augmentée de plus en plus, et ces énormes machines que vous voyez maintenant attelées sur des trains composés de quarante ou cinquante wagons, sont maintenant si élevées que leur centre de gravité est deux fois aussi haut qu'il ne l'était dans les locomotives originairement construites pour rouler sur une voie de quatre pieds et huit pouces et demi de largeur. Conséquemment, le poids du haut de la locomotive est aujourd'hui le double de ce qu'il était, comparativement au bas. Ces très lourds wagons, chargés de matériaux plus encombrants que lourds et ces hautes locomotives tendent à renverser lorsqu'ils s'arrêtent dans les courbes, grâce à l'élévation du rail extérieur. Au Canada nous n'avons pas de voie ferrée spéciale pour les trains à marchandises et d'autres affectées spécialement aux convois de voyageurs. Dans les Etats-Unis, le " Pennsylvania " et le " New York Central " ont quatre voies côte à côte. Les deux voies intérieures sont destinées seulement aux trains à marchandises et l'élévation du rail extérieur sur les courbes n'est pas aussi grande, parce que la vitesse des trains à marchandises est moindre ; mais sur la voie des trains à passagers, les rails extérieurs sont beaucoup plus élevés sur les courbes, afin qu'ils puissent résister à la force centrifuge du train qui tourne la courbe à une grande vitesse. Une autorité de la valeur de M. J. J. Hill, qui fut le pionnier des grandes locomotives, des gros wagons, des rampes douces et des courbes aisées, reconnaît que le trafic s'accroît tellement que les chemins de fer existants ne sanraient songer pouvoir faire face à ses besoins. C'est pourquoi M. Hill a recommandé la construction d'un canal de Chicago à la Nouvelle-Orléans—projet que le président Roosevelt a approuvé. Le développement des réseaux de voies ferrées s'est accru d'un pour cent, environ, par année, tandis que le trafic, durant la dernière période décennale, ou durant les onze dernières années, s'est accru d'environ dix pour cent tous les ans. Les compagnies de chemins de fer n'ont à leur disposition qu'un moyen de se tenir au niveau des exigences de ce développement continu du travail. Il est donc absolument nécessaire de recourir aux routes nautiques et aux grandes voies de communication naturelles dont la Providence a doté notre pays. La première route des voyageurs, il y a trois siècles, entre Québec et la Nouvelle-Orléans, était celle que je préconise, aujourd'hui, et aussi celle du Mississippi. Si le nouveau canal en question est construit, ce ne sera donc pas la première fois que la route de l'Ottawa et de la Rivière des Français sera reliée au Mississippi.

Nos voisins sont vigilants et reconnaissent l'importance de ce projet. En dépit des protestations de notre gouvernement, ils ont construit le canal actuel de Chicago sous le prétexte d'écouler les eaux des égouts de Chicago dont la population est de deux millions d'âmes. Mais ce canal de Chicago est plus qu'un canal d'égouts, si nous en jugeons par ses deux cents pieds de largeur et ses vingt pieds de profondeur. Sa longueur est d'environ 40 milles, et à son extrémité sud-ouest il y a une chute de quarante pieds développant aujourd'hui une force de 40,000 chevaux-vapeur. Cette force est vendue aux industries du voisinage par les propriétaires—ce qui rapporte une proportion raisonnable du revenu re-

quis pour faire face aux frais d'entretien du canal. Il fut creusé dans le roc solide ; mais l'élévation du sommet à franchir n'était pas très grande. Le canal de Chicago se décharge dans la rivière des Plaines qui, de son côté, se décharge dans un tributaire du Mississippi. Vous voyez donc que l'idée de construire un canal reliant les grands lacs au Mississippi est déjà acceptée et en partie réalisée grâce à l'esprit d'initiative du peuple éclairé de l'Illinois. La route de l'Ottawa, les grands lacs, le canal de Chicago et le Mississippi forment une route nautique intérieure continue qui n'a rien de comparable dans toute autre partie du monde. Si Champlain, qui rêvait la découverte d'une route jusqu'aux mers de Chine, revenait aujourd'hui, au milieu de nous, il se réjouirait de ce qu'à l'aurore du vingtième siècle et dans un avenir rapproché, l'on possèdera une route nautique par laquelle les produits de l'orient franchiront le canal de Panama, puis le Mississippi amélioré ; le canal de Chicago jusqu'aux grands lacs ; puis de là seront transportés à travers le lac Huron jusqu'à la rivière des Français ; traverseront le lac Nipissingue ; descendront les rivières Mattawa et Ottawa jusqu'au Saint-Laurent ; jusqu'à Montréal ; enfin jusqu'à la vieille citadelle de la cité de Québec, dont le trois-centième centenaire sera, je l'espère, célébré dignement, cette année, par les patriotes canadiens.

L'honorable M. BELCOURT : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

L'EMBARGO ANGLAIS SUR LE BETAIL CANADIEN.

L'honorable M. POWER : J'attire l'attention du Sénat sur la dépêche suivante, contenue dans les journaux du 3 courant :

Londres, 1er février.—Le comte de Carrington, président du Bureau d'agriculture. dans un discours, ce soir, à Lincoln, référa à l'agitation faite par les protectionnistes contre l'emploi du bœuf canadien ou étranger dans l'armée. Il s'opposa fortement à la demande des protectionnistes en déclarant que l'usage du bétail anglais pour l'armée produirait une augmentation annuelle de $750,000 au budget de l'armée. Le comte de Carrington déclara de plus qu'il ne consentirait jamais à des changements, ayant pour but d'exclure le bétail canadien du pays. Les intérêts de cette industrie sont si phénoménalement considérables, que cela constituerait un crime de courir de nouveau le risque d'infliger des maladies aux troupeaux anglais. Et qu'il demandera au Gouvernement s'il se propose de prendre des mesures à l'effet de faire connaître la nature du bétail canadien, et de rétablir sa réputation.

A moins que je ne sois mal informé, le gouvernement du Canada a, en diverses occasions, démontré au gouvernement anglais que le bétail canadien n'était atteint d'aucune maladie infectueuse. J'ignore—et telle est la signification de ma question—si ce renseignement a été fourni au comte de Carrington, ou s'il ne l'a pas été. Le comte de Carrington est maintenant le président du bureau d'agriculture. Je présume que ce renseignement ne lui a pas été fourni, parce que si le comte de Carrington avait été convaincu que le bétail canadien n'était aucunement atteint de maladie infectueuse, il n'aurait pas, selon moi, prononcé les paroles qu'on lui attribue. S'il était convaincu que le bétail canadien était parfaitement sain, ou qu'aucune maladie infectueuse n'existait parmi les troupeaux de bestiaux canadiens, il y a une contradiction flagrante dans les déclarations qu'on lui attribue. Le premier paragraphe de ces déclarations comporte une adhésion des plus tranchées à la doctrine du libre-échange, tandis que le second paragraphe comporte une adhésion non moins tranchée à la doctrine de la protection. Si le comte de Carrington savait qu'aucune maladie infectueuse n'existe parmi les troupeaux de bestiaux canadiens, il a alors ajouté l'insulte à l'injure en laissant hypocritement planer le soupçon que les troupeaux canadiens peuvent être infectés, et qu'il y avait un risque à courir en autorisant l'entrée du bœuf canadien sur le marché anglais. Je puis ajouter que, d'après ce qui a été publié, la maladie des pieds et de la bouche vient de se déclarer parmi les troupeaux de bestiaux de l'Ecosse.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur a virtuellement répondu, lui-même, à sa question. Des remontrances ont été faites, au cours des quatre ou cinq dernières années, au bureau d'agriculture, en Angleterre, contre l'exclusion du bétail canadien du marché anglais. Une partie des députés aux Communes anglaises—principalement ceux qui représentent le nord de l'Ecosse—sont en faveur de l'admission du bœuf canadien sur ce marché. L'opposition

vient surtout des comtés du centre de l'Angleterre et de l'Irlande. On a expliqué et prouvé à diverses reprises à ces comtés que les troupeaux de bestiaux canadiens ne souffraient d'aucune maladie contagieuse. Mais les opposants prétendent gratuitement le contraire. Le Royaume-Uni est un pays libre-échangiste, et il ne veut pas qu'il soit dit qu'il exclut nos bestiaux de son marché pour accorder une protection aux éleveurs anglais, parce que ce serait contraire au principe des libres-échangistes. Ceux-ci donnent de leur opposition une excuse qu'ils reconnaissent, eux-mêmes, je crois, comme illégitime ; mais cette excuse les exempte de l'obligation de déclarer que leur véritable motif est d'accorder une protection aux fermiers anglais. Je ne crois pas que nous ayons à nous plaindre de ce motif, puisque nous avons, nous-mêmes, un tarif passablement élevé sur les bestiaux importés au Canada ; mais bien que le gouvernement anglais se défende de vouloir protéger les fermiers, cette défense pêche contre la vérité, et la conduite du gouvernement anglais, par les mesures qu'il prend contre notre bétail, n'en est pas moins une véritable protection accordée aux fermiers anglais. Je présume, toutefois, que les fermiers canadiens peuvent vivre sans exporter en Angleterre le bétail vivant qu'ils ont à vendre. Le commerce de la viande s'accroît d'année en année, et avec les emmagasinages frigorifiques que nous possédons actuellement, le marché anglais nous offre un marché d'écoulement passablement considérable.

L'honorable M. LOUGHEED : Je regrette beaucoup que mon honorable ami, en faisant allusion au protêt que notre gouvernement a fait contre l'exclusion du bétail canadien du marché anglais, ne nous ait pas fait connaître ce qu'il a eu à dire contre les calomnies et les fausses représentations débitées insidieusement, de temps à autre, par les différents membres du gouvernement impérial à l'égard de notre bétail. Un fait bien connu, c'est que le bétail canadien a pu produire, depuis des années, une patente de santé inattaquable. Ce fait a été établi d'une manière péremptoire, il y a déjà des années, lorsque sir Charles Tupper était haut-commissaire du Canada à Londres. On se souvient qu'il fit ouvrir, lui-même, sous ses yeux, un bœuf canadien, représenté comme atteint d'une maladie infectueuse. Il prouva péremptoirement, pendant cette opération, que cet animal était absolument sain, et il défia les autorités impériales de justifier les calomnies et les fausses représentations débitées par elles contre notre bétail. Je ne sache pas que notre gouvernement puisse convenablement protester contre l'exclusion du bétail canadien ; mais—et c'est ce qui est infiniment plus important—notre gouvernement devrait protester contre ces fausses représentations débitées de temps à autre, et qui portent atteinte à la réputation du bétail canadien. Il me semble que, si le gouvernement canadien, au lieu de se contenter de protester contre la politique d'exclusion, discutait sérieusement cette question avec les autorités impériales, et protestait contre cette politique de calomnies suivie depuis des années, il obtiendrait de meilleurs résultats que ceux obtenus jusqu'à présent.

L'honorable M. SCOTT : La chose a été faite à maintes et maintes reprises. Le gougernement canadien a fréquemment convaincu le bureau d'agriculture anglais que nos troupeaux de bestiaux étaient exempts de toute maladie contagieuse. La raison donnée à l'appui de l'exclusion est tout à fait insoutenable. Elle est ridicule et devenue l'équivalent d'une véritable farce.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il est quelque peu singulier que l'honorable secrétaire d'Etat puisse parler dans les termes dont il s'est servi de la politique suivie par le gouvernement impérial à l'égard de notre bétail. D'après ce que j'ai compris, l'honorable secrétaire d'Etat nous a dit que nous n'avions aucune raison de nous plaindre, vu que nous imposions, nous-mêmes, un droit de douane très élevé sur les animaux importés et que par conséquent, il était tout naturel que les libres-échangistes anglais protégeassent, de leur côté, leur propre bétail, ou leurs fermiers. Il y a justement entre eux et nous cette différence : en Canada nous sommes sous le régime d'une politique de protection avouée franchement et honnêtement, tandis que les libres-échangistes d'Angleterre appliquent, de leur côté, une politique de protection ; mais cette protection est déguisée sous le couvert d'un faux prétexte. Il y a quelques années, pendant que je me trouvais à

Londres, j'eus une conversation avec quelqu'un qui occupait alors la position qu'occupe, aujourd'hui, le comte Carrington, et j'appelai son attention sur ce fait. Il repoussa naturellement le mot " protection ". Je lui dis : Vous pouvez qualifier votre politique comme bon vous semblera ; mais si vous excluez de votre marché le bétail canadien sous de faux prétextes, vous accorderez par là même une protection à vos fermiers, et si le bétail canadien n'est pas atteint d'une maladie contagieuse, comme la chose a été prouvée à diverses reprises en disséquant des animaux déclarés être atteints d'une maladie infectieuse, vous adoptez certainement sous un faux prétexte une politique de protection. Je ne puis dire que mon interlocuteur accepta la question telle que je la posais. Mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, dit que l'attitude prise par les autorités impériales pouvait être justifiée par le fait que nous imposons, nous-mêmes, un droit de douane élevé sur le bétail importé au Canada—ce qui justifierait le gouvernement impérial d'exclure du marché anglais notre bétail.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas justifié l'attitude prise par les autorités anglaises. J'ai dit à diverses reprises que la raison donnée pour expliquer l'exclusion de notre bétail n'était pas la véritable—cette raison n'étant qu'un faux prétexte. Mais j'ai dit que, pour ce qui regarde la question de protection, nous avions, nous-mêmes, adopté une politique à l'effet de protéger notre propre bétail.

L'honorable M. CHOQUETTE : Pendant que je me trouvais à Londres le printemps dernier, j'eus l'occasion de discuter cette question même avec des hommes politiques et des journalistes. Ils savaient tous—et ils l'admettaient volontiers—que nos troupeaux de bestiaux n'étaient aucunement atteints de maladie infectieuse.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. CHOQUETTE : Mais quand je leur ai demandé pourquoi ils ne levaient pas l'embargo maintenu contre le bétail canadien, ils me répondirent qu'ils voulaient avant tout protéger leurs fermiers. Je leur fis observer que c'était tout simplement adopter une politique de protection sous un faux prétexte. Ils admirent immédiatement que c'était bien vrai ; mais qu'ils n'avaient pas le courage d'admettre ouvertement que leurs concitoyens avaient besoin de protection. J'eus l'occasion de rencontrer un journaliste représentant la " Farmers' Gazette " ; je lui donnai une entrevue et lui déclarai que la politique suivie par le gouvernement impérial en mettant l'embargo sur le bétail canadien, était tout simplement l'application, sous un faux prétexte, d'une politique de protection. Il admit ce fait ; mais, ajouta-t-il, nous ne pouvons le dire publiquement. Ainsi, ils n'ont pas le courage de dire qu'ils ont adopté une politique de protection pour leur commerce de bestiaux. Il me semble qu'ils devraient avoir le courage de reconnaître publiquement ce fait.

L'honorable M. McMILLAN : Le peuple anglais commence évidemment à comprendre et apprécier la valeur d'une politique de protection.

PRESENTATION D'UN BILL.

PREMIERE LECTURE.

Le bill suivant est lu une première fois :

Bill (N) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Windsor, Chatham and London Railway Comapny ".—(L'honorable M. Coffey.)

" BANK OF CANADA, LONDON AND PARIS " (BILL).

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. DeVEBER : Je propose la deuxième lecture du bill (J) intitulé : " Loi constituant en corporation la banque dite The Bank of Canada, London and Paris ".

L'honorable M. LOUGHEED : Sans m'opposer directement à ce bill, il me semble, en jetant les yeux sur le titre, que ses prétentions, seules, le destinent à la mort. Une nouvelle corporation qui s'arroge le droit d'assumer le nom de " Banque du Canada de Londres et de Paris ", débute certainement par un acte qui nous permet de croire que le discernement des promoteurs—pour ne dire rien de plus—laisse à désirer. Je ne connais aucun précédent justifiant un titre de ce genre. Nous savons que plusieurs demandes nous seront faites

au cours de la présente session pour la constitution de nouvelles banques. Vu la dépression financière, la gêne, la rareté de l'argent, ou, pour mieux dire la crise qui a sévi récemment non seulement en Canada, mais aussi dans toutes les parties du continent américain et ailleurs, la question de constituer en corporation de nouvelles banques est de nature à ouvrir les yeux du public, et cela d'autant plus que les chartes des banques actuelles expireront bientôt. Dans ces circonstances, le gouvernement devrait mettre à l'étude la question de savoir qu'il est à propos de créer de nouvelles corporations ayant pour objet de faire le commerce de banque—particulièrement de la classe de celle demandée par le présent bill. L'on ne saurait douter sérieusement, suivant moi, que le système de banques que possède actuellement le Canada ne réponde aux besoins du public. Il est clair que ces besoins pourraient être difficilement satisfaits au moyen de la création d'un grand nombre de petites banques, comme celles que nous promettent une législation récente et les avis de constitution en corporations de trois ou quatre autres petites institutions financières donnés au cours de la présente session. Nous savons tous combien désastreuse a été la fin de quelques-unes de ces jeunes institutions fondées depuis quelques années. Ce sont ces faits qui m'engagent à demander au gouvernement d'étudier sérieusement cette question, et s'il constate que les corporations de banques constituées depuis huit ou dix ans l'ont été presque sans discernement, et que le résultat a été préjudiciable aux intérêts financiers des petits actionnaires, il devra prendre la détermination de ne plus accorder de nouvelles chartes de banques contenant des dispositions comme celles contenues dans quelques-unes des chartes accordées pendant ces dernières années.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Puis-je demander à l'honorable secrétaire d'Etat si la question de continuer d'accorder des chartes de banques comme par le passé a été mise à l'étude ? ou s'il a mis à l'étude la question de savoir si l'Acte des banques doit être amendé de manière qu'il soit nécessaire que ceux désirant fonder de nouvelles banques fournissent au gouvernement—sinon au parlement—des renseignements sur leur habileté et leurs ressources financières ? L'Acte des banques devrait être, suivant moi, modifié de manière qu'avant d'accorder une nouvelle charte de banque, le gouvernement ait en sa possession des renseignements de nature à justifier l'émission d'un nouveau permis de faire le commerce de banque. Je ne sais pas si cette question a été étudiée ou non. Si elle ne l'a pas été, je me permettrai de dire qu'elle est d'une très grande importance et que l'on devrait en tenir compte lorsqu'on modifiera l'Acte des banques, comme il le sera bientôt, je n'en ai aucun doute, puisque la date à laquelle il faudra s'occuper du renouvellement des chartes de banques n'est pas éloignée.

L'honorable M. SCOTT : Le gouvernement n'a pas étudié cette question. M. Fielding a assisté à la séance du comité des banques de l'autre Chambre, et il a fait allusion à la demande faite d'une certaine charte de banque. Il a attiré l'attention sur plusieurs points contenus dans cette demande, mais sans s'opposer à la concession de la charte demandée. Il ne s'y est pas opposée, pourvu que les pétitionnaires se conforment à l'Acte général des banques.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je me trouvais, moi-même, à cette séance. Le ministre des Finances est allé beaucoup plus loin que ne l'a fait l'honorable secrétaire d'Etat dans ses remarques relatives à la création de nouvelles banques. Je veux parler de la question de s'assurer de la stabilité et des ressources à la disposition de ceux qui entreprennent l'organisation d'institutions de ce genre.

L'honorable M. KERR : L'Acte des banques y pourvoit. Avant que le permis ou certificat soit émis sur la demande qui en est faite, les directeurs de la banque doivent prouver qu'un certain montant du capital a été souscrit ; qu'une grande partie de ce montant a été versée. Ils sont aussi obligés de montrer la liste des souscriptions d'actions, et si le gouvernement le désire, les directeurs doivent aussi lui fournir des renseignements sur la solvabilité des souscripteurs d'actions. En sorte qu'il n'est aucunement difficile d'obtenir tous les renseignements dont on a besoin pour protéger le public, du moins dans la mesure requise par la loi. Bref, le gouvernement peut se

renseigner suffisamment avant d'émettre un permis de commencer toute opération de banque.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: En théorie.l'honorable préopinant a raison ; mais je n'ai aucun doute que mon honorable ami a pris connaissance des débats qui ont eu lieu et des faits rapportés sur se qui s'est passé relativement à la création de quelques banques. Certains billets ont été donnés et une liste de souscription suffisante a été soumise au gouvernement ; mais l'on a constaté subséquemment que les souscriptions étaient payées au moyen de billets d'autres banques, et que, la nouvelle banque étant constituée en corporation, les billets avaient été escomptés de nouveau : en sorte que celui qui figurait ostensiblement sur la liste de souscription avec un montant suffisant d'actions, était, lui-même, le débiteur de l'argent en premier lieu souscrit, et qui était censé être une partie du capital de la banque. Il y a plusieurs moyens d'éluder la loi sous le rapport que je viens d'indiquer—et mon honorable ami, j'en suis sûr, vu l'expérience qu'il a acquise dans la pratique de sa profession d'avocat. connait parfaitement ce que je viens de dire. Je crois que l'intention de M. Fielding est de modifier la loi des banques de manière que la souscription d'actions se fasse de bonne foi et que l'on ne puisse l'éluder comme je viens de l'indiquer.

L'honorable M. SCOTT : Il ne serait que juste envers les promoteurs ou organisateurs de la nouvelle banque dont il s'agit dans le présent bill, de les avertir que, dans l'opinion du Sénat, le titre de cette nouvelle institution financière est bien trop prétentieux, et qu'il soulève de grandes objections.

L'honorable M. SULLIVAN : Ce titre est contraire à la dignité de la Chambre.

L'honorable M. SCOTT : J'espère que les directeurs de la compagnie sont prêts à nous soumettre un titre d'un caractère plus cosmopolite que ne l'est celui qu'ils ont adopté.

L'honorable M. DeVEBER : N'ayant aucun intérêt personnel dans la nouvelle institution, je ne puis dire pourquoi ce titre a été adopté. On m'a simplement demandé de proposer pour la forme à ses différentes phases, le présent projet de loi, avec l'entente que les intéressés seraient présents à la séance du comité pour donner toutes les explications requises.

L'honorable M. POWER : Le comité des banques et du commerce est composé de membres qui comprennent, je crois, passablement les affaires de banque, et je n'ai aucun doute que, lorsque la présente mesure leur sera soumise, sa rédaction sera rectifiée convenablement, si elle a besoin de l'être. Les membres de ce comité verront, sans doute, à ce que le titre prétentieux qu'elle porte soit modifié; mais, d'un autre côté, le bill est rédigé sous la forme ordinaire, et je ne crois pas que nous soyons maintenant en état de dire que le présent bill doit être rejeté.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

ALBERTA OCCIDENTAL, CHEMIN DE FER DE L' (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. DeVEBER : Je propose la deuxième lecture du bill (K) intitulé : " Loi concernant la compagnie de chemin de fer de l'Alberta occidental ".

Ce bill ne fait que demander une prorogation de délai.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Depuis quand la compagnie a-t-elle été constituée en corporation ?

L'honorable M. WILSON : Nous devrions recevoir de plus amples explications sur ce bill. Il est très aisé d'en proposer la deuxième lecture ; mais son contenu devrait nous être expliqué. Voici une compagnie qui demande une prorogation de délai avant même d'avoir commencé la construction de son chemin. J'aimerais à savoir pourquoi les promoteurs sont incapables de procéder à la construction de leur chemin après les deux années qui leur a été allouées pour le faire. Le délai obtenu par eux est sur le point d'expirer. Ils le savent, et, à moins qu'ils ne puissent nous démontrer que la dépression financière actuelle, ou toute autre cause légitime les empêche de procéder à l'exécution de leur entreprise, leur charte ne devrait pas être renouvelée. Je présume qu'il y a en arrière de tout cela une raison qui mérite d'être connue. Depuis

nombre d'années, d'après ce que je puis voir, ceux qui sont au fond de cette affaire ont quelque chose à demander au parlement, et l'on devrait nous dire pourquoi ils se présentent encore devant ce dernier pour lui demander un nouveau renouvellement.

L'honorable M. DeVEBER : Des explications de ce genre sont généralement données au comité, lorsque les intéressés qui connaissent parfaitement les faits sont présents pour les expliquer. Le Sénat, en votant la deuxième lecture, ne déclare pas que le bill devra être adopté finalement en troisième délibération. Le seul effet de la deuxième lecture, d'après ce que je comprends, sera le renvoi au comité pour plus ample examen du bill.

L'honorable M. WILSON : D'après ce que je comprends, le principe du bill, dans le présent cas, est accepté par le fait de la deuxième lecture, et si nous adoptons le bill en deuxième délibération, il sera renvoyé au comité. S'il en est ainsi, ceux qui ne font pas partie du comité des chemins de fer n'auront peut-être aucune occasion de connaître la nature du bill. C'est l'une des raisons pourquoi j'aimerais à recevoir maintenant des explications. Je ne suis pas moi-même, membre du comité, et je n'aurai pas probablement, l'occasion d'assister à sa séance, et à moins que je ne m'y rende sans y être invité, et peut-être, imprudemment, je ne connaitrai rien de la nature du bill.

L'honorable M. LOUGHEED: Je me perds à vouloir trouver les raisons qui engagent l'honorable sénateur, d'Elgin, à toujours s'opposer à toute prorogation de chartes de la nature de celle qui nous occupe présentement.

L'honorable M. WILSON : Je soulève une question d'ordre. Je ne m'oppose aucunement à la prorogation de délai, qui est maintenant demandée. Je ne veux pas que l'honorable leader de la gauche m'attribue une attitude que je n'ai pas prise.

L'honorable M. LOUGHEED : Si je comprends bien maintenant l'honorable sénateur, il ne s'oppose pas à la présente demande ; mais si les termes dont s'est servi l'honorable sénateur ne comportent pas un sens opposé à la prorogation de délai demandée, il est difficile de leur trouver une autre signification. Ce qu'il nous a dit n'est certainement pas une adhésion au bill. Mon honorable ami approuve-t-il la demande qui est maintenant faite ? S'il ne l'approuve pas, son devoir est de s'y opposer.

L'honorable M. WILSON : Je ne suis pas renseigné de manière à me permettre de donner mon adhésion, ou d'opposer ma désapprobation. Je ne suis pas un de ceux qui sont toujours prêts à approuver, ou à désapprouver même les choses dont ils ne connaissent pas le premier mot.

L'honorable M. LOUGHEED : J'étais en train de faire observer que, pour ce qui regarde le principe général de renouveler certaines chartes de chemins de fer, je doute que qui que ce soit dans cette Chambre—quelque familier qu'il puisse être avec les chartes de chemins de fer du Nord-Ouest, —puisse en citer une seule dont les conditions aient été remplies soit dans les deux ans, ou les quatre années ou le double de ce terme, de la date de l'adoption de la loi constitutive. Nous savons très bien qu'il est d'abord nécessaire d'obtenir une législation avant que l'organisation financière de la compagnie puisse s'accomplir. Or, ce travail préliminaire exige généralement, quatre ou cinq ans, au moins. Mon honorable ami peut résider dans un riche district d'Ontario, où il est très aisé de trouver les fonds requis pour des entreprises de ce genre. Quant à l'entreprise dont il s'agit présentement, elle est, je le sais, des plus recommandables, et si mon honorable ami veut jeter les yeux sur les noms de ses promoteurs, qui figurent dans le statut, ils constatera qu'ils se composent de noms d'hommes très représentatifs sous le rapport financier. Je sais en outre—et je le dis pour renseigner mon honorable ami qui a présenté le bill—que la compagnie a fait des déboursés considérables pour les explorations préliminaires du chemin projeté. De sorte que mon honorable ami n'a pas besoin d'avoir la moindre appréhension relativement à la bonne foi de cette compagnie.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

L'honorable M. DeVEBER : Je propose que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable M. WILSON : Je n'ai jamais eu l'intention—comme l'a représenté l'honorable leader de la gauche—de m'opposer au présent bill. J'ai eu, peut-être, le soupçon qu'il était un des promoteurs de la présente mesure, mais ce n'est pas ce que j'ai voulu savoir. Mon honorable ami savait parfaitement bien que je ne voulais aucunement insinuer que les promoteurs de la présente entreprise étaient incapables de la mener à bonne fin. J'ai simplement demandé des renseignements—n'étant pas, moi-même, l'un des membres du comité—pour me mettre en état de donner un vote intelligent. J'ai cru que j'avais le droit d'exiger ces renseignements. L'honorable leader de la gauche ne veut pas, sans doute, me faire manquer l'occasion d'obtenir ces renseignements. Je ne veux pas m'opposer à la deuxième lecture, et je désire que l'honorable leader de la gauche comprenne qu'il ne doit pas me représenter comme étant opposé au présent bill. Je proteste contre la manière dont l'honorable leader de la gauche représente l'attitude que j'ai prise. Il a prétendu que j'agissais, en me plaçant exclusivement au point de vue d'Ontario, et il n'a pas le droit d'insinuer rien de cette nature. Je suis disposé à appuyer le présent bill, ou ceux qui ont entrepris la construction du chemin en question, pourvu qu'ils me fournissent certains renseignements, ou me disent pourquoi ils ont retardé de deux ou trois ans à en commencer la construction, bien qu'ils détiennent leur charte depuis des années.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

"THE TOBIQUE MANUFACTURING COMPANY AND FRASER LUMBER COMPANY" (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. THOMPSON : Je propose la deuxième lecture du bill (8) intitulé : Loi concernant la compagnie dite "The Tobique Manufacturing Company" et à l'effet de changer son nom en celui de "Fraser Lumber Company (Limited".

L'honorable M. POWER : Je ne vois pas le président du comité, ici; mais j'attirerai l'attention des membres de ce comité sur le fait que le titre de ce bill est très trompeur. Ce bill se réduit à rien. Il ne comprend qu'un article qui propose de changer le nom de la compagnie, et son titre est de nature à tromper. Vous êtes portés à croire en le lisant qu'il s'agit de modifier beaucoup plus considérablement la loi qui constitue la compagnie.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une deuxième fois :

Bill (n° 33) intitulé : Loi concernant la "Calgary and Fernie Railway Company." —(L'honorable M. Kerr.)

Bill (n° 36) intitulé : Loi concernant la compagnie dite "The Boundary, Kamloops and Cariboo Central Railway Company." —(L'honorable M. Bostock.)

Bill (n° 48) intitulé : Loi concernant la "Niagara Grand Island Bridge Company." —(Lh'onorable M. Kerr.)

NOMINATION DE SOUS-SECRETAIRES PARLEMENTAIRES.

AJOURNEMENT DU DEBAT.

L'ordre du jour appelé est la reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Ross (Middlesex) :

Que dans l'opinion de cette Chambre, le temps est arrivé de compléter l'organisation de l'Exécutif, par la nomination de sous-secrétaires dans les ministères les plus importants du service public, avec des devoirs et des privilèges semblables, autant que possible, à ceux des officiers correspondants, dans le Parment de la Grande-Bretagne, ayant été lu.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur de Middlesex m'a dit qu'il était obligé de quitter Ottawa, et il m'a demandé si je voulais proposer l'ajournement de ce débat jusqu'à mardi prochain, et naturellement, j'y ai consenti très volontiers. Je propose donc que le présent ordre du jour soit rescindé, et qu'il soit réinscrit sur le feuilleton de mardi prochain comme premier article des travaux.

L'honorable M. SCOTT : Non. Je crois que des débats de cette nature doivent avoir lieu d'après l'ordre ordinaire des travaux.

L'honorable M. POWER : Il y a deux ou trois de ces débats ajournés. D'après ce que je comprends, le débat dont il s'agit

présentement ne durera, probablement, pas plus d'une heure. Je ne me propose pas de parler longuement sur le sujet et je ne sache pas que d'autres que le proposeur aient l'intention de prendre ensuite la parole. Il vaut mieux ne pas suivre l'ordre du jour.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur ne nous donne aucune raison justifiant l'inscription de la reprise du débat en question comme premier ordre du jour après les troisièmes lectures de bills. Il n'y a aucune raison pourquoi l'expédition de toutes les affaires de la Chambre serait ainsi entravée.

L'honorable M. POWER : Je retire la partie de ma motion faisant de la reprise du débat en question le premier ordre du jour, et je propose simplement que cette reprise soit inscrite dans l'ordre des travaux de mardi prochain.

La motion est adoptée.

Le Sénat est ajourné jusqu'à 3 heures, demain.

SENAT.

Séance du 7 février 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

REJET DES MESURES MINISTERIELLES AU SENAT.

INTERPELLATION.

L'honorable M. PERLEY demande au gouvernement :

Quel est le nombre de projets de loi rejetés au Sénat depuis le mois d'août 1896, quels furent ces projets de loi, et la date à laquelle ils furent rejetés?

L'honorable M. SCOTT : En réponse à l'interpellation, je dirai que les mesures ministérielles rejetées par le Sénat durant l'espace de temps s'étendant du 19 août 1906 au 27 avril 1907, sont les suivantes :

1896. Bill concernant le chemin de fer du comté de Drummond.

1898. Bill concernant le chemin de fer canadien du Yukon.

1898. Bill concernant le fonds des écoles du Manitoba.

1899. Bill modifiant la loi concernant la représentation dans la Chambre des communes.

1900. Bill modifiant la loi concernant les juges des cours provinciales.

1900. Bill modifiant la loi des postes.

1900. Bill modifiant la loi concernant la représentation dans la Chambre des communes.

1904. Bill modifiant la loi concernant les étrangers.

L'IMMIGRATION DU JAPON.

L'honorable M. LANDRY : Je désire attirer l'attention sur un cablogramme reçu de Londres, publié dans le "Montreal Star" d'hier, et qui se lit ainsi :

La question japonaise à la Chambre anglaise. —La réponse du Canada au gouvernement impérial donne lieu à une interpellation.

(Cablogramme spécial de notre correspondant)

Londres, 6 février.—M. J. W. Hills, M.P., pour la ville de Durham, qui a des relations d'affaires au Canada, a soulevé aujourd'hui, dans la Chambre des communes anglaise, la question de l'immigration japonaise au Canada. Il a parlé d'une convention intervenue entre le Canada et le Japon, et il a voulu savoir si, avant que cette convention fût mise à effet, les stipulations concernant l'immigration au Canada faites dans le traité japonais avaient été signalées par le gouvernement impérial au gouvernement canadien, et si oui, quelle a été la réponse du Canada à ce sujet.

M. Winston Churchill a répondu de la manière suivante: "En 1905, quand le Gouvernement souleva la question de son adhésion au traité fait avec le Japon, l'ancien secrétaire d'Etat demanda s'il était prêt à adhérer sans réserve à l'ensemble du traité, ou s'il désirait y adhérer sujet aux restrictions relatives à l'immigration et à d'autres choses pour lesquelles des stipulations avaient été faites lorsque le Queensland y avait adhéré. Le gouvernement canadien a répondu qu'il était prête à y adhérer absolument, sans réserve.

WINDERMERE.

J'aimerais à savoir de l'honorable secrétaire d'Etat si cette réponse, censée avoir été donnée par M. Winston Churchill dans les Communes anglaises, est bien exacte.

L'honorable M. SCOTT : Je crois que oui, au moins, quant à l'intention. Elle peut n'être pas littérale. Le gouvernement comptait alors sur l'assertion du représentant du Japon à Ottawa, qui avait assuré

le gouvernement que le nombre des immigrants serait limité. J'ai oublié quel devait être ce nombre. Il était de moins de 400 par année. Se fiant à cela, le gouvernement ne souleva plus cette question, parce qu'il croyait que le Japon n'accepterait pas les conditions que nous aurions pu imposer.

L'honorable M. FERGUSON : Puis-je savoir de mon honorable ami si ce que dit alors le consul japonais au gouvernement canadien était par écrit ou non ?

L'honorable M. SCOTT : Par écrit. Une longue correspondance fut échangée à ce sujet. Tout ce qui n'était pas confidentiel a été déposé devant l'autre Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Je ne l'ai pas vue ; mais je suppose qu'on peut la voir.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: La lettre de M. Noose a été communiquée à cette Chambre-ci, et se trouve dans les débats ; mais il s'agissait seulement d'une communication tendant à demander au gouvernement canadien de compter sur les bonnes intentions du gouvernement japonais. Les débats n'indiquent pas qu'une promesse ait été faite ou que des négociations aient été entamées avec le gouvernement autres que l'assertion faite par le consul général du Japon au Canada.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami le secrétaire d'Etat fait absolument erreur quand il dit que le Canada avait raison de craindre que le Japon ne permit pas au gouvernement canadien d'adhérer au traité avec les restrictions dont il s'agit. Si mon honorable ami avait lu la correspondance échangée entre le gouvernement impérial et ce gouvernement-ci, il se serait assuré de l'exactitude du fait, et il n'aurait pas fait l'assertion que nous avons entendue à l'effet que le consul japonais avait dit à ce gouvernement-ci que le gouvernement japonais consentirait à ce que le Canada signât le traité en se réservant le droit d'appliquer ses lois relativement à l'immigration et à la main-d'œuvre étrangère. J'ai sous la main une copie de la correspondance qui fut échangée à ce sujet.

L'honorable M. SCOTT : Je la connais. Je l'ai parcourue une douzaine de fois. Je n'ignore aucune des conditions du traité.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable ministre fait preuve de la même confiance qu'il a déjà manifestée plusieurs fois sur des questions qu'il ne connaissait pas absolument. Veuillez me permettre de lire une partie de la corerspondance. Voici une lettre datée du 7 février 1896, dans laquelle il est dit :

Son Excellence (le ministre des Affaires du Japon) a produit un mémoire écrit aux termes duquel le gouvernement japonais était prêt à consentir à ce que le Canada, en signifiant son adhésion au traité, au moyen d'un dispositif tendant à dire que les stipulations du traité ne porteraient nullement atteinte aux lois de l'un ou l'autre pays au sujet de l'immigration des ouvriers, et, de plus, que le traité devrait prendre fin six mois après qu'un avis aurait été donné par l'une ou l'autre des parties.

L'honorable M. SCOTT : Quelle est la date de cette lettre ?

L'honorable M. LOUGHEED : Le 7 février 1896.

L'honorable M. SCOTT : Dix ans avant l'époque dont je veux parler.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable ministre trouvera une autre lettre datée du 14 juillet 1905, et qui se lit ainsi :

Londres, 14 juillet 1905.—En réponse à votre dépêche confidentielle du 7 juin demandant si le gouvernement japonais doit être informé que votre Gouvernement désire adhérer au traité de 1894 et à la convention supplémentaire de 1895 aux mêmes termes et conditions que le Queensland en 1897, auxquels termes le gouvernement japonais consentit à faire participer les autres colonies, dans les limites de la période prescrite, à savoir : (1) que les stipulations contenues dans le premier et le troisième articles du traité ne porteront aucunement atteinte aux lois, ordonnances et règlements relatifs au commerce, à l'immigration des journaliers, des artisans, à la police et à la sûreté publique, qui sont déjà en vigueur ou qui pourront être édictées au Japon ou dans une colonie ; (2) ce traité prendra fin entre le Japon et la colonie à l'expiration des six mois après lesquels un avis aurait été donné par l'une ou l'autre des parties désirant l'expiration du traité.

Ou bien votre gouvernement est-il prêt à adhérer absolument et sans réserve, comme l'indique le discours qu'a prononcé le ministre de l'Agriculture dans le parlement canadien, le 22 juin? Répondez, s'il vous plaît, par le télégraphe.

LYTTLETON.

Mon honorable ami voudrait nous faire croire que le ministre des colonies a, le 14 juillet 1905, télégraphié à ce gouvernement-ci, sans savoir quelle serait l'attitude du gouvernement japonais sur cette question.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LOUGHEED : Le gouvernement japonais insistait pour nous faire adhérer à ce traité, aux conditions qui ont été mentionnées.

L'honorable M. SCOTT : Je suis absolument dans le vrai. Cette question a été discutée, au conseil, à maintes reprises. Mon honorable ami ne nous apprend rien de neuf sur le sujet. Avec les renseignements que nous avons eus d'autres sources, nous sommes venus à la conclusion qu'il était absolument inutile de fixer des conditions. L'ancien gouvernement avait fait, en 1896, un traité avec le Japon, mais le brisa sur ce point. Il voulait non seulement exclure les journaliers, mais encore les artisans. Le Japon avait objecté à cela, et les choses en restèrent là durant les dix années suivantes. La convention fut faite avec le Queensland il y a plusieurs années. Nous avons discuté la chose au conseil, à maintes reprises. Je la connais par cœur. Nous avons rédigé à ce sujet plusieurs arrêtés ministériels. M. Fisher, qui était allé récemment au Japon, était d'avis que le gouvernement japonais ne consentirait pas à cela. Après sa guerre avec le Russie, le Japon prit une position différente dans le monde et ne voulut pas acquiescer à notre demande. Ce n'est pas à la demande du Japon que le traité a été fait, mais à la demande du Canada, parce que nous voulions développer notre commerce sur le Pacifique. Nous avons discuté la question de la main-d'œuvre étrangère, et nous avons été satisfaits des assurances que nous a données le consul général du Japon, qui prétendait parler au nom du gouvernement japonais, et qui dit que, dans le cas où nous signerions le traité, le parlement japonais adopterait une loi limitant le nombre des personnes qui pourraient émigrer de chaque province japonaise, et que des instructions seraient données pour restreindre ce nombre. Chaque immigrant devrait être requis de se procurer un passeport pour le pays où il voulait aller, et tout Japonais se rendait coupable d'un délit, après avoir obtenu un passeport pour un pays, en se rendant dans un pays autre que celui mentionné dans son passeport. Cela était parfaitement clair et est resté clair jusqu'à présent. J'ai lu plusieurs fois la loi du Japon.

L'honorable M. LOUGHEED: L'honorable ministre voudra-t-il dire à la Chambre quel était l'objet de la lettre du secrétaire des colonies, de juillet 1905, s'il n'était pas expressément entendu entre le gouvernement impérial et le gouvernement japonais, que ce dernier était prêt à signer le traité contenant les conditions supplémentaires en question ? Au reste, mon honorable ami serait peut-être capable de dire à la Chambre pourquoi le gouvernement a été incapable de montrer la moindre correspondance, le moindre document dans lequel le gouvernement du Japon aurait exprimé son refus de signer le traité. Il n'y a là qu'une présomption sans fondement, et nous sommes obligés d'accepter l'*ipse dixit* des ministres de ce gouvernement, qui ont prétendu que c'était là l'attitude qu'avait prise à ce sujet le gouvernement du Japon.

L'honorable M. SCOTT : En 1894, 1895, 1896—vous connaissez l'historique de cette question—une longue correspondance fut échangée entre le Japon et le bureau des Affaires étrangères de la Grande-Bretagne. Dans cette correspondance se trouvaient les conditions auxquelles les Japonais devaient être admis dans le Queensland et les autres colonies anglaises. Le Canada, après le changement de gouvernement, refusa de signer le traité, parce que nous n'espérions pas faire une convention satisfaisante. Nos prédécesseurs n'avaient pu réussir à faire de pareilles conventions.. Le Japon prétendait que les artisans ne pouvaient être exclus. Il consentait à ce que les journaliers fussent exclus, non les artisans. Les choses en restèrent là durant dix années. Les conditions dans lesquelles se trouvait le Japon en 1896 étaient différentes de celles de 1905, et quand le bureau des Affaires envoya le cablogramme que mon honorable ami a lu, il faisait allusion à des conditions anciennes. Nous apprîmes d'autre source que le Japon ne consentait pas à accepter ces conditions-là. Ce n'est pas le Japon qui a fait les premières démarches, les premières ouvertures. C'est le Canada qui les a faites, et nous discutâmes longuement les chances que nous pouvions avoir en fixant des conditions. Nous nous rendions parfaitement compte des difficultés qui pouvaient surgir ; mais le représentant du Japon nous assura que son pays avait, comme je l'ai déjà dit, adopté une loi qui défendait aux

Japonais d'émigrer dans ces pays sans être munis de passeport, et le nombre des personnes émigrant au Canada devait être fixé. Je crois que ce nombre ne devait pas dépasser quatre cents, et, quand aux récents arrangements, je les ai déjà expliqués et je n'ai pas l'intention de m'étendre plus longuement sur le sujet. Le Japon a refusé, comme nation indépendante, de faire par écrit une disposition lui permettant de se soustraire aux obligations des traités qu'il avait signés. Il nous a cependant assuré, au sujet de l'immigration, que les promesses faites par les représentants du Japon, avant la conclusion du traité, seraient remplies.

L'honorable M. CLORAN : Je ne désire pas prolonger la discussion, mais je suppose, par la tournure qu'elle a prise, que le gouvernement actuel est responsable de l'état de choses relatif à l'immigration japonaise. Je demanderai à l'honorable chef de l'opposition de regarder à la page 662 du "Hansard" des Communes, et il y verra une correspondance qui fut échangée entre le gouvernement du Japon et celui du Canada et qui suffira à le convaincre qu'il n'a pas raison d'entretenir l'idée qu'il a exprimée à ce sujet. Le gouvernement a tout fait pour se rendre aux désirs du peuple du pays, spécialement aux désirs du peuple de la Colombie-Anglaise, et je demanderai à l'honorable chef de l'opposition de lire la lettre de M. Noose, consul général du Japon, datée du 30 mars 1903, et dans laquelle il est dit :

J'ai reçu de mon gouvernement par câblogramme, des instructions m'autorisant à renouveler auprès de votre gouvernement l'assurance que le gouvernement japonais ne désire pas faire entrer des émigrants dans la Colombie-Anglaise malgré la volonté du peuple de cette province, et qu'il est prêt à faire avec votre gouvernement une convention par laquelle il se lierait à cet effet, si sa politique restructive n'est pas jugée satisfaisante ou suffisante.

Et plus tard, durant les deux dernières années, le même représentant du gouvernement japonais assura au gouvernement canadien la même chose, à savoir que son gouvernement prendrait la même attitude à ce sujet.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Je n'ai pas l'intention de discuter cette très importante question. C'est aujourd'hui une question brûlante à la Colombie-Anglaise. Il ne conviendrait nullement que je discutasse cette question. Quoi qu'il en soit, si l'on en croit ce que disent les journaux, on a trouvé une heureuse solution de ce difficile problème. J'ai lu, l'autre jour, que le Japon, sachant l'hostilité du peuple des Etats-Unis et du Canada contre l'immigration japonaise, attire l'attention des immigrants japonais sur le Pérou, le Mexique et les autres parties de l'Amérique du Sud. J'espère que cette nouvelle est vrai, et qu'un petit nombre de ces immigrants viendront à la Colombie-Anglaise. Je pourrais parler plus longuement sur le sujet ; mais je ne le ferai pas. J'espère que la nouvelle que nous avons apprise au sujet de l'immigration japonaise qui se dirige vers d'autres pays est absolument exacte.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je désire appeler l'attention sur l'assertion qu'a faite l'honorable secrétaire d'Etat au sujet de l'attitude que prit le dernier gouvernement, et tendant à dire que les objections soulevées contre le traité japonais étaient dues aux restrictions que le gouvernement actuel avait formulées en traitant la question de l'immigration. Cet article du traité fut combattu en 1895, mais si l'honorable ministre veut étudier attentivement la correspondance qui fut échangée alors, il verra que le bureau des colonies avait entamé des négociations avec les représentants du Japon et qu'il avait acquiscé à la demande du dernier gouvernement demandant le biffage de cet article du traité. A cette époque même, pendant que se poursuivaient les négociations, le premier ministre du Canada démissionna, et sir Charles Tupper lui succéda. Il fit des élections, et il fut défait. Aussi les négociations cessèrent, et le gouvernement actuel laissa les choses où elles en étaient jusqu'au moment où il accepta d'accepter le traité dans son intégrité.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (O) intitulé : "Loi concernant la Saskatchewan Power Company (Limited)". —(L'honorable M. Davis.)

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (38) intitulé : "Loi concernant la Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company".—(L'honorable M. Roy.)

Bill (45) intitulé : "Loi concernant la Canadian Pacific Railway Company".—(L'honorable M. Young.)

BILL CONCERNANT LA CUMBERLAND COAL AND RAILWAY COMPANY.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. POWER propose la deuxième lecture du bill (46) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Cumberland Coal and Railway Company".

Il dit : Le présent bill a pour objet de faire certains changements dans la loi, au chapitre 77 des statuts de 1883. Il tend à proposer de substituer le chemin de fer Intercolonial au Great Short Line Railway. En 1883, il fut question de construire le chemin appelé Great Short Line Railway entre Oxford et Pugswash. Cette compagnie ne poursuivit pas l'entreprise, et le gouvernement construisit cette ligne comme une partie du chemin de fer Intercolonial. Le premier article du bill tend à proposer de permettre à ces compagnies de faire des arrangements avec le chemin de fer Intercolonial au lieu d'en faire avec le Great Short Line Railway. Il tend à proposer de donner à la compagnie ce que ne lui donnait pas la première loi, le pouvoir de produire l'énergie électrique, de fournir l'éclairage et le chauffage ou la force motrice qu'elle en pourra tirer pour les fins de la présente entreprise :

Elle peut acquérir et posséder des actions ou obligations dans des compagnies autres que les compagnies de chemins de fer; elle peut vendre toutes mines ou autres biens mobiliers ou immobiliers; et elle peut acheter, louer, affecter, exploiter et vendre des navires, steamers et autres bâtiments convenables pour le transport de la houille et d'autres minéraux à des ports du Canada et ailleurs.

L'alinéa 2 se lit comme suit :

2. Aucun achat de terrains houillers, de mines de houille ou de coupes de bois, fait jusqu'ici par la compagnie dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, ne peut être déclaré nul en raison de ce que les pouvoirs de la compagnie ne s'étendaient pas à cet achat.

Il semble y avoir quelque doute quant au droit que la compagnie peut avoir d'acquérir des mines de houille. Et puis l'article 7 de la loi est abrogé et un nouvel article y est substitué, lequel limite le taux de l'intérêt à six pour cent. L'ancienne loi pourvoyait au paiement de n'importe quel intérêt légal. La compagnie est maintenant assujettie au paiement d'une amende, si elle ne se conforme pas aux dispositions de la loi des chemins de fer. L'ancienne loi décrétait que tout le montant des obligations ne devait pas excéder les trois quarts des actions de la compagnie. Le nouvel article 7 décrète que tout le montant des obligations n'excèdera pas trois millions de dollars. Le capital est maintenant fixé à trois millions de dollars. Et puis il y a une disposition qui autorise les directeurs à faire des règlements ; et peut-être que la principale partie du bill a pour objet de rendre valide une hypothèque, faite le 13 novembre 1907, grèvant la propriété de la compagnie au montant de $1,500,000.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

RAPPORT DU COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

ADOPTION DU SIXIEME RAPPORT.

L'honorable M. YOUNG propose l'adoption du sixième rapport du comité des ordres permanents. Il dit : Ce rapport est imprimé à la page 161 des minutes. Il s'applique à un avis donné au public par la Quebec and New Brunswick Railway Company. Nous avons dit dans notre rapport que bien que les objets de cette requête soient virtuellement analogues à ceux d'une certaine autre pétition de la même compagnie, et sur laquelle le comité à déjà fait un rapport et pour laquelle tous les avis ont été régulièrement donnés, le comité considère que l'avis relatif à cette pétition bien qu'incomplète, offre avec ceux qui ont déjà été donnés de la première requête, des raisons suffisantes pour permettre au comité de recommander la suspension de la règle 107, article C, en tant qu'elle se rapporte à la requête. Le greffier du comité m'a cependant informé, aujourd'hui, qu'il a reçu les avis qui faisaient défaut hier au comité, les exemplaires des avis publiés dans les différents journaux, et, après m'avoir fait connaître ce que les journaux ont publié, il m'a dit que les avis sont parfaits. En d'autres termes, il m'a dit que si ces avis avaient été donnés hier au comité, la requête aurait été approuvée de la manière ordinaire, comme conforme aux règles de la Chambre.

La motion est adoptée.

LE COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

ADOPTION DU SEPTIEME RAPPORT.

L'honorable M. YOUNG propose l'adoption du septième rapport du comité des ordres permanents. Il dit : Il s'agit d'une requête dans laquelle l'avis est trop court. Plus de pouvoirs sont demandés dans la requête que dans l'avis, bien que les pouvoirs demandés ne soient pas contraires au bien et à la prospérité du district. Les requérants demandent de faire des affaires comme minotiers. Il s'agit d'une compagnie qui se propose de créer des forces hydrauliques sur la Saskatchewan-sud en éclusant la rivière. Elle fait connaître dans l'avis l'objet de sa constitution en corporation comme compagnie de force motrice ; mais elle demande plus dans sa requête ; elle demande le pouvoir de faire des affaires comme minotière. La compagnie a cru devoir faire connaître cela à la Chambre dans un rapport, afin que l'attention du comité général soit spécialement attirée sur ce point-là, et pour permettre, dans l'intervalle, l'approbation de la requête comme conforme aux règles du Sénat.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à trois heures p.m.

SENAT.

Séance du mardi, 11 février 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

LES KING'S REGULATIONS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande :

Est-ce l'intention du Gouvernement de faire publier dans la " Gazette du Canada " tout ce qui dans l'" Army Act ", les " King Regulations " et dans les autres lois impériales gouvernant les troupes de Sa Majesté n'est pas en conflit avec nos propres lois et nos propres règlements, et a force de loi dans notre pays et réglemente en conséquence notre milice canadienne?

Hon. M. YOUNG.

L'honorable M. SCOTT : Le département de la Milice m'informe que le gouvernement n'a pas l'intention de publier dans la " Gazette du Canada ", l' " Army Act " et les autres documents qui s'y rattachent.

LE CHEMIN DE FER DE LA VALLEE KETTLE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LOUGHEED demande :

1. Quelle raison, s'il y en a, fut donnée par la compagnie dite " The Kettle River Valley Railway Company ", pour ne pas avoir fourni des statistiques relatives à ses opérations, etc., au ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'année finissant le 30 juin 1907?

2. Quelles furent les mesures prises, s'il y en a, pour forcer la compagnie dite " The Kettle River Valley Railway Company " à se conformer aux exigences statutaires relatives aux obligations de produire annuellement des statistiques?

3. Quel contrat, s'il y en a, fut fait entre le Gouvernement et la " Kettle River Valley Railway Company " pour la construction d'aucune partie de sa voie ferrée, en donnant les dates et les termes de ce contrat; aussi, quels octrois, s'il y en a, accordés ou à être accordés en vertu du dit contrat, avec les montants et les dates?

L'honorable M. SCOTT : Voici la réponse :

1. La compagnie du chemin de fer de la vallée Kettle n'a donné aucune raison pour expliquer pourquoi elle n'a pas envoyé les rapports statistiques requis pour l'année expirant le 30 juin 1907.

2. Des demandes ont été faites récemment aux officiers de la compagnie de satisfaire les exigences statutaires sous ce rapport-là. Si ces exigences ne sont pas satisfaites, la chose sera soumise au département de la Justice.

3. Un contrat a été fait, le 6 juin 1907, pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir de Grand Forks jusqu'à un endroit situé à cinquante milles en amont de la branche nord et de la branche ouest de la branche nord de la rivière Kettle, à la place de l'octroi accordé en vertu du chapitre 57 de 1903, article 2, item 67.

(b) En vertu de la loi des octrois, de 1906, l'item 39 du subside a été payé comme suit : 40 pour cent du subside dû pour 43:40 milles de chemin de fer, à partir de Grand Forks dans la direction de la branche nord de la rivière Kettle, subside ordinaire de $3,200 par mille pour 43:40 milles, soit

$138,880 ; subside additionnel de 60 pour cent sur $3,200 par mille, soit $1,900 par mille pour 43·40 milles, soit $83,328 ; subside ordianire de $138,880 ; subside additionnel égal à $222,208 ; 40 pour cent sur $222,-208, soit $97,771.52.

Ce montant de $97,771.52 a été payé par un chèque du département des Finances, portant la date du 3 août 1907.

BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le bill (P) intitulé : " Loi concernant la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick " est présenté et lu une première fois.

L'honorable M. COSTIGAN propose que le bill subisse sa deuxième lecture jeudi prochain.

L'honorable M. LANDRY : Ce bill demande-t-il une prolongation de temps ?

L'honorable M. COSTIGAN : Il demande une prolongation de temps, entre autres choses.

LE COMMANDEMENT DU 16th TORONTO INFANTRY BRIGADE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

1. Quel est le commandant actuel du " 16th Toronto Infantry Brigade "?
2. Quand le lieutenant-colonel I. F. Davidson a-t-il démissionné de sa position de brigadier en commandement de cette brigade?
3. Pourquoi at-il démissionné?

L'honorable M. SCOTT :

1. Il n'y a pas actuellement de commandant du 16th Toronto Infantry Brigade.
2. Le 12 octobre 1907.
3. Il n'a pas donné de raisons.

IMPORTATION DE L'ALUMINIUM.

MOTION.

L'honorable M. ELLIS (en l'absence de l'honorable M. Domville) propose) :

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, pour prier Son Excellence de vouloir bien faire transmettre au Sénat un état de l'aluminium exporté pendant les années 1903-04-05-06, et jusqu'à date, avec indication de la valeur.

L'honorable M. SCOTT : Je suppose que le renseignement peut être obtenu. Il n'y a pas d'objection à l'adoption de la motion.

La motion est adoptée.

LA PUBLICATION DES KING'S REGULATIONS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande :

1. La revision des " Kings Regulations and Orders for the Militia of Canada " est-elle maintenant terminée?
2. Quand sera-t-elle distribuée aux intéressés?
3. L'édition française de tels règlements est-elle prête?
4. Quand sera-telle donnée aux officiers d'origine française servant dans la milice canadienne?

L'honorable M. SCOTT : Environ la moitié de la revision est terminée.

2. On espère que le livre sera prêt à être distribué à temps pour les instructions des prochains camps.

3. Non, mais la traduction se fera immédiatement.

4. Le plus tôt possible.

L'honorable M. LANDRY : Est-ce que nous reculons ? L'année dernière, elle était presque terminée. Il n'y avait que l'index à faire. Oui, nous reculons.

TRANSPORT DE L'HOPITAL MILITAIRE DE QUEBEC.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur de Stadacona a posé, l'autre jour, une question au sujet du transport de l'hôpital militaire dans le centre du quartier Saint-Louis, et il a demandé si le gouvernement avait reçu des protestations à ce sujet. Je n'ai pu lui répondre alors. Je viens d'apprendre que le transport de l'hôpital militaire de Québec n'a pas été décidé et qu'il contiuera d'occuper l'ancien édifice. Il a été reçu du maire de Québec une requête tendant à s'opposer à ce changement-là. Elle a été signée par M. Harcourt Smith et cent huit autres personnes, et elle expose que le fait de placer cet hôpital au centre d'un quartier occupé par des résidences privées, comme le quartier Saint-Louis, serait une source de danger et nuirait aux propriétaires et aux résidents de la ville et ne favoriserait aucunement la ville de Québec, mais, au contraire, lui serait très dommageable.

L'honorable M. LANDRY : Le gouvernement a-t-il pris cette décision à la suite d'une pareille protestation ?

L'honorable M. SCOTT : Je l'ignore. Je suppose que cette requête a eu cet effet-là. Je ne le sais pas.

L'honorable M. LANDRY : Mais la décision du gouvernement doit compter absolument pour rien.

L'honorable M. SCOTT : J'ai réellement oublié la réponse que j'ai donnée à mon honorable ami. Il connaît bien la question et moi je ne la connais pas. Je crois qu'il m'a demandé si l'hôpital devait être transporté à un certain endroit de la ville. Je crois qu'il m'a demandé aussi s'il y avait eu des protestations contre ce transport. Je lui ai d'abord répondu que le gouvernement n'avait pas l'intention de le transporter, après quoi mon honorable ami m'a demandé s'il y avait eu des protestations contre ce transport. Je n'avais pas reçu alors les protestations. Je les ai reçues depuis. Je suppose que deux et deux font quatre. Sans doute, les protestations eurent leur effet.

LES ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER AUX PASSAGES A NIVEAU.

L'honorable M. SCOTT dépose sur la table un rapport indiquant le nombre d'accidents survenus aux croisements des chemins de fer durant les années 1905, 1906 et 1907. Il dit : Quand mon honorable ami a demandé ce rapport, j'ai fait remarquer qu'il devait être fait une distinction entre les parties rurales et les centres populeux du pays. Ce que je craignais est arrivé. Ce rapport déplaira probablement à l'opinion publique et sera probablement contraire à ce que l'on attendait. J'appelle simplement l'attention sur la chose. Durant les trois dernières années, aux croisements des chemins de fer traversant les endroits très populeux, dans les villes et les villages, trente-quatre personnes ont été tuées, tandis que quatre-vingt ont été tuées aux croisements situés dans les districts ruraux. Il y a eu trois fois plus de personnes de tuées aux croisements auxquels le présent bill ne s'applique pas. On a dit que le bill avait pour objet de protéger la vie humaine qui est plus en danger aux croisements des chemins de fer traversant les cités, les villes et les villages populeux. C'est le contraire qui est vrai. Il y a eu trois fois plus de personnes de tuées dans les parties rurales du pays que dans les centres populeux.

L'honorable M. SULLIVAN : Durant l'espace de trois années ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. SULLIVAN : L'âge des victimes et d'autres renseignements analogues sont-ils donnés ?

L'honorable M. SCOTT : Non. En 1905, onze personnes ont été tuées dans les endroits populeux, et trente dans les districts ruraux. En 1906, neuf personnes ont été tuées dans les grands centres, et trente-trois à la campagne—près de quatre fois plus. Le résultat est tout le contraire de ce que tout le monde supposait, et c'est pour cela que j'ai fait remarquer que nous devions avoir ce renseignement.

L'honorable M. FERGUSON : Rarement un ministre, en soumettant un rapport à la Chambre, fait un discours ; mais puisque l'honorable ministre a jugé à propos d'en faire un, je dirai qu'il devrait nous donner plus de détails. Il serait intéressant de savoir le nombre des croisements de chemins de fer qui sont situés dans les districts ruraux, comparés à ceux qui se trouvent dans les endroits populeux. Si le nombre des croisements ruraux était plus considérable que celui des croisements des endroits populeux, une autre explication devrait être donnée à la Chambre. Il serait aussi important de savoir quel est le nombre des croisements ruraux, comparés à ceux des villes, qui sont surveillés d'après les ordres de la commission. Ces faits doivent nous être connus avant que nous puissions attacher quelque importance aux chiffres que l'honorable ministre a soumis à la Chambre. Comme je l'ai déjà dit, rarement un ministre fait un discours en soumettant un rapport à la Chambre.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas fait un discours.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami a pris ce moyen pour montrer son hostilité contre un bill qui est en réalité une mesure ministérielle. Le gouvernement a une drôle de manière de faire les choses.

L'honorable M. McMULLEN : A l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur n'a pas crié : " A l'ordre " !

il y a une minute ou deux. J'appelle l'attention sur le fait qu'une mesure, qui a été chaleureusement approuvée par le ministre des Chemins de fer et adoptée avec l'assentiment et sous l'autorité du gouvernement, est combattue de cette manière par l'honorable secrétaire d'Etat.

L'honorable M. SCOTT : Mon honorable ami n'a pas eu raison de dire que j'ai fait un discours. J'ai cru que dans l'intérêt du Sénat je devais accompagner d'explications les chiffres que je donnais à la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Nous comprenons parfaitement l'honorable ministre.

L'honorable M. SCOTT : Il y a dans ce rapport plusieurs choses sur lesquelles je n'ai pas appelé l'attention ; mais comme ce point-ci avait été longuement discuté, j'ai cru opportun de donner les chiffres qui ont été soumis à la Chambre. Je serai cependant plus circonspect à l'avenir.

BILL CONCERNANT LES ARPENTAGES DES TERRES FEDERALES.

(En comité.)

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du bill (9) intitulé : " Loi concernant les arpentages des terres publiques du Canada et les arpenteurs fédéraux ".

(Dans le comité.)

L'honorable M. SCOTT : Les articles relatifs aux arpentages et aux arpenteurs se trouvent dans la loi des terres fédérales. On a jugé opportun qu'il fut inséré dans les statuts une loi concernant exclusivement les arpentages et les arpenteurs et se rattachant à la compétence des arpenteurs employés aux arpentages des terres fédérales. Nécessairement, les neuf dixièmes du bill sont une réédition de la loi préexistante. En l'expliquant, je serai heureux d'appeler l'attention sur l'article dont la substance première a été substituée à celle de l'ancienne loi.

Article 4.

Le Gouverneur en conseil peut:

(a) rendre les décrets qui sont jugés nécessaires pour la mise à exécution des dispositions de la présente loi selon leur véritable esprit, ou pour répondre aux cas qui surgiraient sans avoir été prévus par la présente loi et, en outre, faire et promulguer tous règlements qui sont jugés nécessaires pour donner plein effet aux dispositions du présent article.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami peut-il nous dire s'il est d'usage de déléguer de pareils pouvoirs au gouverneur général ? Je me rappelle pas que cela ait jamais été fait.

L'honorable M. SCOTT : Ils sont délégués par l'ancienne loi, qui fut adoptée longtemps avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel.

L'article est adopté.

Article 7.

7. Le ministre a l'administration et la direction des arpenteurs fédéraux.

L'honorable M. LOUGHEED : Jusqu'à quel point cela donne au ministre de l'Intérieur le droit d'administrer les terres fédérales ? Est-ce que cela enlève cette administration au gouverneur en conseil ? On peut donner à l'article cette interprétation. Assurément les législateurs n'ont jamais eu l'intention de déclarer dans les anciennes lois relatives aux terres fédérales que leur administration serait enlevée au gouverneur en conseil ; c'est-à-dire que les arrêtés ministériels peuvent être soumis par le ministre au gouverneur en conseil.

L'honorable M. SCOTT : Il s'agit de pouvoirs généraux. Voici le mode de procéder. Après que des règlements ont été faits, ils sont soumis par le ministre au gouverneur en conseil, qui les approuve. L'administration générale du département est cependant confiée au ministre.

L'article ne contient rien de nouveau.

L'article est adopté.

Article 12.

12. Le ministre peut faire faire l'examen des aspirants soit à l'étude de la profession en qualité d'élèves stagiaires, soit aux brevets d'arpenteurs fédéraux, aux époques et lieux qu'il prescrit, par l'un des membres de la commission ou par un examinateur spécial qui doit être un arpenteur fédéral et être nommé à cet effet par le Gouverneur en conseil.

2. Préavis des examens doit en être donné pendant quatre semaines consécutives dans la " Gazette du Canada ". Ces examens sont assujetis aux règles et règlements établis à cet égard par la commission elle-même, et ne sont valables que s'ils sont conduits conformément à ces règles et règlements et subséquemment approuvés par la commission.

L'honorable M. POWER : On peut avoir raison de préconiser la nomination de plus d'un examinateur. Ces examens sont, je

suppose, subis périodiquement, et je doute fort qu'il soit sage de ne nommer qu'un examinateur.

L'honorable M. CASGRAIN : L'objet en vue est de sauver les dépenses qui seraient faites pour faire venir à Ottawa, aux arpenteurs qui demeurent à une grande distance de la capitale. En pareil cas, un examinateur est chargé d'aller leur faire subir l'examen en question. La commission est composée de trois membres dont l'un est chargé de conduire les examens.

L'honorable M. POWER : Il n'y a rien à dire contre cela, s'il soumet les examens à toute la commission; mais si l'examinateur qui va, par exemple, à Québec ou au Nouveau-Brunswick, doit être le dernier juge des résultats des examens, cela, à mon avis, ne peut être satisfaisant.

L'honorable M. SCOTT : Les questions qui doivent être posées aux aspirants sont imprimées, et la personne qui conduit un examen, soumet les réponses à la commission, qui rend une décision finale.

L'honorable M. SULLIVAN : Tout ce qu'il a à faire, c'est d'enlever les papiers et de voir à ce que rien de louche et d'illicite ne soit fait. Un seul examinateur est nécessaire.

L'honorable M. SCOTT : Les questions qui doivent être posées aux aspirants sont préparées par la commission.

L'honorable M. POWER : Cette règle est peut-être suivie, mais le paragraphe 2 ne formule pas exactement cette règle. Il ne dit pas que les papiers doivent être soumis à la commission, et, à mon avis, il devrait le dire.

L'honorable M. SCOTT : Nous ne nommons qu'un examinateur pour les examens du service civil, qui sont subis, chaque année, par 500 à 1,000 aspirants.

L'honorable M. KERR : Le paragraphe 3 décrète que les examens doivent être conformes aux règles et règlements faits par la commission, et doivent être subséquemment approuvés par cette commission.

L'article est adopté.

Article 13.

13. Le Gouverneur en conseil peut nommer un ou plusieurs topographes fédéraux pour occuper la place d'un ou plusieurs membres de la commission qui, pour cause de maladie ou autre raison, est ou sont incapables d'assister à quelque assemblée de la commission.

L'honorable M. LOUGHEED : Qu'est-ce qu'un arpenteur topographe fédéral ? Comment est-il nommé ?

L'honorable M. CASGRAIN : C'est un arpenteur des terres fédérales qui consent à subir un examen d'un ordre plus élevé, lequel lui vaut le titre d'arpenteur topographe. On lui confie généralement des travaux plus difficiles que ceux qui sont confiés à l'arpenteur ordinaire, comme, par exemple, de tirer des lignes de base, d'établir des parallèles de latitude, etc.

L'honorable M. LOUGHEED : Y a-t-il une règle qui exige qu'il soit un arpenteur fédéral ?

L'honorable M. SCOTT : Il doit l'être d'abord.

L'honorable M. LOUGHEED : En vertu de quoi ?

L'honorable M. SCOTT : Il doit l'être d'abord.

L'honorable M. LOUGHEED : Pas nécessairement. S'il peut être nommé arpenteur topographe par le département. Je voudrais savoir si la loi exige qu'il soit d'abord un arpenteur fédéral ?

L'honorable M. CASGRAIN : Celui qui peut subir les deux examens doit être d'abord un arpenteur fédéral. Après cela il peut subir ou non l'autre examen. C'est facultatif. Celui qui veut obtenir les plus hauts degrés peut le faire. Celui qui peut subir avec succès cet examen devient arpenteur topographe.

L'honorable M. LOUGHEED : Où voyez-vous qu'une autorité légale doive donner son approbation ? Il me semble que si un topographe fédéral doit avoir une compétence légale, une autorité légale doit donner son approbation. Je ne connais aucune disposition qui s'applique à ce fonctionnaire. Suivant moi, il y a là une omission.

L'honorable M. CASGRAIN : Il ne reçoit pas de privilèges spéciaux, pas plus qu'un avocat qui porte le titre de C.R.

L'honorable M. SCOTT : Je pense que l'article 27 règle ce point-là.

L'honorable M. LOUGHEED : L'article 28 décrète :

21. Quiconque, le ou après le quatorzième jour d'avril mil huit cent soixante-douze, était ou est devenu régulièrement autorisé par certificat, diplôme ou brevet, à exercer la profession d'arpenteur dans une province du Canada, et est encore autorisé à cet effet, et qui, afin d'obtenir cette autorisation, a :

a) servi sous contrat passé avec un arpenteur, pendant un stage égal à celui prescrit par la présente loi, et a

b) passé, devant la commission d'examen de la province pour laquelle il est ainsi autorisé, des examens sur les matières prescrites par la présente loi pour l'examen des aspirants à l'étude de la profession et pour celui des aspirants au brevet d'arpenteur fédéral, a le droit d'obtenir un brevet d'arpenteur fédéral sans autre stage et sans avoir à subir d'examen autre que sur le système d'arpentage des terres fédérales.

Mais si, à l'avis de la commission :

a) le stage d'une personne ainsi autorisée qui se présente pour obtenir un brevet n'équivaut pas à celui que la présente loi exige des élèves d'arpenteurs fédéraux, ou si

b) les matières de l'examen subi pour obtenir le certificat, diplôme ou brevet d'arpenteur dans la province pour laquelle cette personne est ainsi autorisée, ne sont pas suffisamment semblables à celles prescrites par la présente loi pour l'autorisation des arpenteurs fédéraux ;

La commission peut, à sa discrétion, exiger de l'aspirant qu'il complète tel autre stage ou temps de service dans la pratique de l'arpentage, et l'examiner sur telles des matières prescrites par la présente loi qu'elle juge à propos.

L'honorable M. CASGRAIN : Il me semble y avoir un malentendu quant à l'interprétation à donner à la première partie de l'article 21. Si je comprends bien, les arpenteurs qui sont porteurs de diplômes obtenus des provinces et d'un ordre élevé comme ceux qui se donnent à Ottawa, ont, sans subir d'autre examen, sauf sur certains modes d'arpentages en vigueur dans les nouvelles provinces, le droit de recevoir un diplôme. Si toutefois les examens qui se subissent dans la province d'où vient l'arpenteur ne sont pas d'un ordre aussi élevé que les examens subis ici, il lui faut subir un nouvel examen. Je crois que les honorables sénateurs admettront avec moi qu'il serait impossible d'admettre les arpenteurs de toutes les provinces, à moins que la commission fédérale ne fût convaincue que les examens subis dans toutes les provinces sont, au moins, d'un ordre aussi élevé que ceux subis à Ottawa.

L'honorable M. LANDRY : Qui est juge de cela ?

L'honorable M. SCOTT : La commission. Cela est passablement bien connu des arpenteurs.

L'honorable M. CASGRAIN : Je désire rectifier ce que j'ai déjà dit sur cette même question. Il me semblait que la loi et la pratique étaient ce qu'avait dit l'honorable secrétaire d'Etat ; mais, à ma grande surprise, je vois que, dans l'opinion de la commission fédérale, il n'y a dans le Dominion aucune province où la qualification soit suffisante pour permettre aux arpenteurs de venir ici demander un diplôme sans subir un nouvel examen. Depuis quinze ans les hommes qui avaient pratiqué, comme arpenteurs, dans leurs provinces respectives, durant dix, quinze ou vingt ans, ont été obligés de subir un examen devant la commission d'Ottawa.

Vous comprendrez facilement comme il serait difficile pour un homme de quarante-cniq ans de subir un examen sur tous les petits détails que peut connaître une jeune homme qui sort de l'université ; mais les sujets changent et l'art fait des progrès. Lorsque je fus reçu arpenteur fédéral—si l'on veut bien me permettre de parler de moi—nous n'étions tenus de subir que l'examen qu'a mentionné l'honorable secrétaire d'Etat ; c'est-à-dire un examen sur le manuel et sur la loi fédérale; mais j'ai appris que, durant les quinze dernières années, chaque arpenteur provincial qui demande à la commission fédérale un diplôme doit subir un examen. La province d'Ontario fait subir aux aspirants un examen d'un ordre très élevé, et le président de la commission des arpenteurs d'Ontario, M. Kirkpatrick, prétend que cet examen est d'un ordre aussi élevé que celui subi à Ottawa. Lorsque j'ai parlé, l'autre jour, j'ai mentionné l'article 22, qui suit l'article que nous discutons. Qu'on me permette d'y faire allusion, parce que les deux vont ensemble. On y propose de permettre aux arpenteurs de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie...

L'honorable M. SCOTT : Cela va être raturé.

L'honorable M. CASGRAIN : Relativement à cet article, je crois que nous devrions peut-être retourner à la pratique de faire subir des examens ou de limiter le stage. Assurément, un arpenteur qui aurait pratiqué dans Ontario durant quinze

ou vingt ans, serait autorisé à venir demander à Ottawa une commission d'arpenteur fédéral, pourvu qu'il connût parfaitement les règles des arpentages telles que prescrites par le département de l'Intérieur, ainsi que la loi fédérale. On peut objecter—je suis prêt à admettre cela—que si un homme désire devenir un arpenteur fédéral, il peut aller dans une certaine province subir un examen moins sévère que celui exigé à Ottawa et venir ensuite ici demander son diplôme ; mais il me semble qu'il ne pourrait faire cela, vu qu'un arpenteur serait tenu de pratiquer dans sa province durant un certain nombre d'années. Assurément, après qu'il aurait pratiqué durant un certain nombre d'années, comme arpenteur provincial, il serait capable d'obtenir ici son diplôme comme arpenteur fédéral.

L'honorable M. SULLIVAN : Si la loi médicale était rédigée comme l'est, d'après l'honorable sénateur, la loi des arpenteurs, n'importe quel charlatan pourrait pratiquer en vertu de cette loi, après avoir pratiqué la médecine dans quelque endroit où il aurait vécu auparavant. Cet article est un des meilleurs du bill. Il y a une grande différence, quant à la sincérité, entre les examens subis dans les différentes provinces. La disposition n'exige que l'examen provincial. Les examinateurs ne sont pas, je suppose, des monstres aussi cruels que le prétend l'honorable sénateur. Ce sont des hommes indulgents, et ils ne poseront pas à un aspirant des questions techniques assez difficiles pour l'empêcher de subir l'épreuve qui est exigée de lui ; mais s'ils ne doivent point chercher à découvrir l'insuffisance de l'examen provincial, à quoi peuvent-ils servir comme examinateurs ?

L'honorable M. LOUGHEED : Je ne puis comprendre comment la commission des examinateurs provinciaux pourrait donner des commissions aux arpenteurs fédéraux.

L'honorable M. SCOTT : Elle n'en donne pas.

L'honorable M. LOUGHEED : Si vous lisez le paragraphe (b) de cet article, vous verrez qu'il mentionne les examens provinciaux qui permettent d'obtenir des commissions fédérales. Paragraphe b. S'il est prévu qu'une commission provinciale fera subir des examens en vue d'octroyer une commission d'arpenteur fédéral, pourquoi n'y a-t-il pas uniformité dans toutes les provinces du Canada quant à la sévérité des examens à subir ? Et pourquoi la sévérité de ces examens n'est-elle pas définie par la commission fédérale, afin qu'il ne soit pas nécessaire de faire la révision de l'examen prévue par les aliénas (a) et (b) du paragraphe 2 ? Il paraît maintenant évident qu'un aspirant admis à la pratique après avoir fait son stage, peut subir un examen et demander à la commission provinciale un diplôme d'arpenteur fédéral. Après qu'il a subi cet examen, la commission fédérale se rend compte, d'après l'alinéa (a) de l'article 2) du stage qu'il a fait—c'est-à-dire de la longueur du temps qu'il a pratiqué—des sujets sur lesquels il a subi son examen (celui d'après le paragraphe (b) et si, à son avis, ce stage et le genre de sujets qui lui ont été soumis sont suffisants, la commission peut exercer son jugement et exiger que le candidat subisse un examen supplémentaire. Cela me semble absurbe. Pourquoi la commission des examinateurs fédéraux n'émet-elle pas un ordre, qui serait communiqué à toutes les provinces et qui tendrait à décréter que si la commission des examinateurs provinciaux faisait subir un examen sur certains sujets et exigeait le stage prévu par la présente loi, la commission pourrait être dûment émise ? Mon honorable ami de la droite connaît mieux le sujet que moi, mais il me semble que le système est très défectueux.

L'honorable M. SCOTT : A mon avis, la chose est très simple et très claire. Un arpenteur, porteur d'un diplôme provincial, s'adresse à la commission d'ici. En tout cas, elle lui fait subir un examen. Il peut être fait ou non arpenteur. Quoi qu'il en soit, elle lui fait subir un examen sur certains sujets, à sa discrétion. Naturellement les examens, quant à leurs degrés d'importance et de sévérité, sont différents dans les diverses provinces. Il n'y a aucun doute là-dessus. L'expérience des commissions établit ce fait, et il appartient à la commission fédérale de dire sur quels sujets elle fera subir les examens. Autrefois elle était peu sévère et cela eut un très mauvais effet. Je vous lirai un passage d'une lettre écrite par le président de la commission provinciale, qui s'était plaint qu'il était

très injuste d'obliger un arpenteur provincial à subir ici un examen. Voici ce passage :

L'autre point exposé dans votre lettre se rapporte à l'examen des arpenteurs des provinces du Canada qui veulent être faits arpenteurs fédéraux. La proposition n'est pas nouvelle pour nous; le système était en vigueur en janvier 1879, lorsque je fus la première fois nommé membre du bureau des arpenteurs fédéraux et il a continué de fonctionner, durant un certain nombre d'années, jusqu'à ce que les candidats aient presque tous cessé de venir devant nous subir leurs examens. Il a été d'usage d'obtenir d'abord un diplôme provincial, puis de demander ici un diplôme fédéral. Naturellement les candidats obtenaient le premier diplôme de la commission qui exigeait l'examen le moins sévère. Les conséquences étaient déplorables, et il fut admis tant d'arpenteurs incompétents que le système dut être discontinué. Mais le mal avait été fait, et il se trouve encore parmi les arpenteurs fédéraux des hommes absolument incapables. A mon avis, on ne pourrait faire une plus grande faute que celle de remettre en vigueur l'ancien système. Si la chose est jamais proposée, je me ferai un devoir de la combattre.

Si une réciprocité est établie entre les différentes commissions d'arpenteurs du Canada, elle ne pourra, à mon avis, l'être que par l'organisation d'une commission centrale d'arpenteurs, dans laquelle toutes ces commissions seraient représentées, et qui posera une série uniforme de questions à tous les candidats.

C'est sur cette base que les arpenteurs de l'Australie se sont unis, et, si je ne me trompe, le même principe est préconisé par ceux qui veulent la réciprocité pour la profession médicale au Canada.

L'honorable M. LOUGHEED : Ce n'est pas une réponse à ma question. Je désire être renseigné sur le paragraphe (b) de l'article 21. Mon honorable ami, en examinant l'article, remarquera qu'il décrète que l'étudiant ou l'aspirant peut subir une examen devant une commission provinciale pour obtenir une commission d'arpenteur fédéral.

L'honorable M. SCOTT : Oh ! non, pas le moins du monde.

L'honorable M. LOUGHEED : Permettez-moi de le lire.

L'honorable M. SCOTT : Lisez 21, après quoi lisez (b).

L'honorable M. LOUGHEED : L'article dit que toute personne qui est autorisée à arpenter les terres dans une province du Canada, et qui est encore qualifié, et qui, pour se qualifier ainsi, a subi un examen devant la commission des examinateurs de la province sur les sujets prescrits par cette loi pour l'admission à l'étude et pour l'obtention de commission d'arpenteurs fédéraux. Il dit aussi qu'il sera autorisé à obtenir une commission d'arpenteur fédéral sans donner un nouvel avis et sans subir un examen autre que celui qui se rapporte à l'arpentage des terres fédérales. Et puis la commission fédérale intervient et se rend compte de l'examen que l'aspirant a subi pour être un arpenteur fédéral. Pourquoi cela devrait-il se faire ainsi ? Le système me semble d'un fonctionnement difficile. Il est défectueux, parce qu'après qu'aurait été subi un examen équivalant à celui exigé par le gouvernement dans la loi actuelle, la décision de la commission provinciale pourrait être considérée comme nulle. En tout cas, pourquoi la commission fédérale ne dirait-elle pas à la commission provinciale : " Vous ferez subir aux aspirants tel ou tel examen, et votre diplôme autorisera l'arpenteur provincial à arpenter les terres fédérales.

L'honorable M. KERR : Elle n'est pas autorisée à dire cela, elle ne peut l'être, et vous ne pouvez la forcer à le dire.

L'honorable M. LOUGHEED : Nous pouvons lui donner ce pouvoir.

L'honorable M. KERR : Non, nous ne le pouvons pas. La province fixera le genre d'examen qui devra être subi. L'autre point en discussion se rapporte à la qualification des arpenteurs provinciaux. Je crois qu'il est très humiliant pour ceux qui exercent la profession, depuis un grand nombre d'années, d'une manière qui leur fait honneur, que la commission centrale cherche à s'autoriser à abolir entièrement la commission provinciale. Je crois que c'est ce qui a été tenté et une grosse faute a été commise. La conséquence c'est que la commission peut non seulement n'être pas satisfaite de l'examen, bien que subie avec satisfaction sur les mêmes sujets et d'un ordre plus élevé, mais elle peut encore exiger, en vertu de l'alinéa du paragraphe de la présente loi, que l'aspirant subisse un nouvel examen. Il me semble que c'est mettre un homme d'une position élevée dans une situation désagréable et odieuse, et que cela est absolument contraire, quant à notre province, à l'idée d'accepter dans une province le modèle d'examen prescrit dans une autre. M'appuyant sur les observations de l'honorable sénateur de Lanaudière, je me

propose d'offrir un amendement à cet article.

Un homme qui a fait un stage régulier comme clerc arpenteur devra subir un examen devant la commission provinciale, devra pratiquer durant un certain nombre d'années, après quoi il pourra obtenir une commission sans subir un nouvel examen, sauf sur la loi spéciale qui s'applique au système d'arpentage fédéral qui devra être adopté. Je veux parler du manuel et de la loi fédérale qui régit les arpentages.

L'honorable M. SULLIVAN : Cela tue absolument le bill. Vaudrait autant le rejeter entièrement.

L'honorable M. KERR : Pas du tout.

L'honorable M. SULLIVAN : Si ignorant que soit un homme, si la commission d'une autre province le reçoit comme arpenteur . . .

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. KERR : L'honorable sénateur peut croire que je me trompe, mais cela ne m'empêchera pas de faire quelques observations que j'ai dans l'esprit. Quoi qu'il en soit, il y a dans la province d'Ontario, dans la province de Québec, et dans d'autres provinces, je crois, des commissions qui font subir des examens d'un ordre plus élevé que celui que la commission fédérale a exigé dans le passé. Si tel est le cas, c'est commettre une indignité à l'égard d'un homme que de lui dire, après qu'il a pratiqué comme arpenteur durant plusieurs années, qu'il sera obligé de venir ici subir l'examen supplémentaire que la commission fédérale pourra prescrire, sans quoi il ne pourra pratiquer comme arpenteur fédéral. Je propose de retrancher de l'alinéa (a) les mots " équivalant aux termes prescrits par la présente loi ", et de retrancher tout ce qui vient après le mot " qualifié " et d'y insérer les mots suivants : " Et a pratiqué comme arpenteur durant plus de dix ans ". Je retrancherais aussi ce qui s'applique à la discrétion que peut exercer la commission. Je retrancherais tout ce qui vient après les mots " terres fédérales " dans le paragraphe 2.

L'honorable M. POWER : J'ai écouté avec beaucoup de plaisir la discussion qui s'est faite, et je partage l'avis de l'honorable sénateur de Toronto. A mon avis, ce qu'il y a d'important c'est que les hommes employés pour arpenter les terres fédérales doivent être des hommes parfaitement compétents à faire leur besogne. Nous devons protéger les intérêts des gens du Nord-Ouest, et nous occuper moins des arpenteurs provinciaux. Or, l'honorable sénateur propose par son amendement de retrancher dans le paragraphe (a) tous les mots après " arpenteur ", pour que l'arpenteur, s'il ne devait faire qu'un stage de deux ans, pût obtenir un diplôme en vertu de cette disposition. Cela me paraît une chose regrettable. On devrait exiger, de tous les candidats un stage de trois ans, au moins. Et puis l'honorable sénateur propose par son amendement que le candidat ne subisse un examen que devant la commission des examinateurs de la province où il est qualifié. Il met de côté toute la partie du paragraphe qui dit : " sur les matières prescrites par la présente loi pour l'examen des aspirants à l'étude de la profession et pour celui des aspirants au brevet d'arpenteur fédéral ". Vous voyez que, bien que dans quelques provinces l'examen des arpenteurs ne soit pas aussi sévère que dans d'autres, vous admettez tous ces hommes-là. L'honorable secrétaire d'Etat nous a lu une lettre du président de la commission des arpenteurs, qui disait que des difficultés avaient surgi, dans le passé, relativement à des arpenteurs admis à la profession, sans la compétence nécessaire,— avant 1872, je suppose ; et l'amendement semble avoir pour objet de faire revivre l'ancien état de choses et d'admettre à la profession plus d'hommes inférieurs. Je ne crois pas que la Chambre devrait faire cela. Et puis l'honorable chef de l'opposition semble craindre que des hommes sans compétence soient admis à la profession. Je crois que cela est suffisamment prévu par le deuxième paragraphe de l'article, qui décrète que si, dans l'opinion de la commission, le stage de celui qui demande une commission n'équivaut pas à celui requis par le présent bill, si la compétence exigée pour subir l'examen provincial n'est pas suffisamment identique à celle prescrite par le présent bill, la commission pourra exiger un stage plus long, etc. C'est là une proposition raisonnable. Elle règle la question, et, étant donné que la question des arpenteurs provinciaux a été étudiée avec soin

par les employés du département, la Chambre ne devrait pas, sans mûre réflexion, modifier le présent article.

L'honorable M. LOUGHEED : Je crains de ne m'être pas expliqué d'une manière assez claire en critiquant cet article. Je comprends parfaitement le principe qu'a formulé l'honorable sénateur de Toronto, quant aux arpenteurs provinciaux et à la compétence supposée de ces hommes pour faire les arpentages fédéraux. Mais voici l'explication que je demande : cette disposition tend à décréter que la commission des examinateurs provinciaux fera subir des examens à ceux qui veulent devenir arpenteurs—qu'elle exigera un stage tel que celui prescrit par le présent bill et sur toutes les matières prescrites par le présent projet de loi. Uns fois cette confiance accordée à la commission provinciale, une fois que celle-ci est revêtue de l'autorité prescrite, la commission fédérale est autorisée à s'enquérir si la commission provinciale s'est assurée que le stage a été fait et que l'examen a été subi sur les matières prescrites. Après que la commission provinciale a émis le diplôme, la commission des examinateurs fédéraux peut examiner le diplôme donné par la commission provinciale. Pourquoi cela doit-il être fait ? Si vous autorisez la commission provinciale à donner un tel diplôme, assurément vous devez laisser reposer assez de confiance sur elle pour dire que ce diplôme a été dûment émis, lorsque vous mentionnez les conditions auxquelles il est accordé.

L'honorable M. POWER : La commission provinciale ne peut accorder qu'une licence provinciale.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami verra que le présent bill autorise un bureau provincial à émettre une commission d'arpenteur fédéral. Il cesse d'être un bureau provincial pour devenir une succursale du bureau des examinateurs fédéraux. Ce parlement peut autoriser un bureau d'examinateurs provinciaux à agir à sa place, à faire subir leurs examens aux candidats et à émettre des commissions d'arpenteurs. La commission provinciale n'agit pas pour elle-même.

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable M. LOUGHEED : C'est là le sens de cet article.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur s'est trompé absolument en posant ses prémisses et en faisant ses déductions.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ferai remarquer que tout honorable sénateur qui lira l'article 21 l'interprètera comme moi.

L'honorable M. SCOTT : Il y a au Canada deux catégories d'arpenteurs : les arpenteurs provinciaux et les arpenteurs fédéraux. Si un jeune homme désire devenir un arpenteur, il peut choisir entre ces deux catégories. La présente loi s'applique d'abord à ceux qui veulent devenir des arpenteurs fédéraux. Elle serait défectueuse, cependant, si elle ne donnait pas un moyen par lequel un arpenteur provincial peut avoir un diplôme fédéral. L'article 21 donne ce moyen. Un arpenteur provincial peut subir un certain examen supplémentaire et obtenir une commission d'arpenteur fédéral.

L'honorable M. LOUGHEED : Le paragraphe (b) de l'article 21 parle de la commission des examinateurs.

L'honorable M. SCOTT : Il y est dit clairement que la commission de la province peut donner un diplôme ; mais elle n'y est pas du tout obligée. La loi serait défectueuse si elle ne disait pas que celui qui est porteur d'un diplôme de la province peut, en subissant un nouvel examen, obtenir un diplôme fédéral. Cet article pourvoit, aussi intelligemment que possible, à ce changement. Il tient compte de la valeur du diplôme que donne la commission provinciale, mais il n'en tient pas suffisamment compte pour autoriser cette commission à donner un diplôme fédéral. Il ne s'agit là que d'une chose qui peut aider à l'obtention d'un diplôme fédéral.

L'honorable M. LOUGHEED : L'étendue du diplôme par la commission fédérale est limitée. Celle-ci ne peut exercer sa discrétion que dans une certaine mesure. Elle peut, d'après le paragraphe (a) s'assurer de la durée du stage ; elle ne peut faire plus. D'après le paragraphe (b) sa discrétion est restreinte au nombre de matières prescrites par la loi. Aussi, quel avantage peut-il résulter du fait que la commission

fédérale se procure de nouveaux renseignements, elle qui n'est autorisée qu'à s'occuper de ces deux choses ?

L'honorable M. SCOTT : Elle peut dire aux aspirants : " Il vous faut étudier encore ".

L'honorable M. LOUGHEED : Non.

L'honorable M. SCOTT : Le paragraphe 2 dit que la commission peut, à sa discrétion, exiger d'un candidat qu'il termine un plus long stage et peut lui faire subir un examen sur les matières prescrites par la loi, si la chose est nécessaire.

L'honorable M. LOUGHEED : Le stage subséquent est de quatre ans, tel que fixé par l'article 16 ; de sorte que la commission provinciale ne donnerait pas une commission à celui qui n'aurait pas été en cléricature durant trois ans.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : L'amendement de mon honorable ami de Toronto va un peu loin. Je crois qu'il est trop radical. La Chambre pourrait prendre un moyen terme pour régler cette question On doit ici tenir compte de deux examens. Premièrement l'examen provincial et deuxièmement l'examen subséquent conduit par la commission fédérale. Si l'examen subi devant la commission provinciale n'est pas satisfaisant, la commission fédérale peut revoir cet examen et l'étudier quant au stage qui a été fait et aux matières qui ont été imposées. Pour mieux me faire comprendre, laissez-moi vous citer un cas analogue relativement au département de l'Education d'Ontario.

Ce département n'exigeait pas, pour la qualification, que les professeurs des " high schools ", subissent un examen, s'ils étaient des gradués d'une université d'Ontario, pourvu que ceux qui désiraient devenir des professeurs des " high schools " eussent subi leurs examens dans une de ces universités sur les matières prescrites par le département. Il acceptait les rapports des examinateurs d'une université à la condition qu'il fût donné un certificat de cette université attestant que M. A. B. avait subi sur les matières imposées par le département l'examen le qualifiant comme professeur dans un " high school ". Nous avons fait bénéficier de cette disposition les gradués des universités des autres provinces et ceux des universités du Royaume-Uni. Nous n'avons pas dit : " Nous ne prendrons pas votre certificat *pro tanto,* nous ne vous avons pas demandé si vous aviez suivi les cours dans une université durant une, deux, trois ou quatre années, ou si vous aviez subi un examen sur toutes les matières imposées par l'université " ; mais nous avons simplement requis des autorités de l'université un certificat attestant que les candidats avaient subi leur examen sur toutes les matières prescrites par le département de l'Education. Est-ce qu'une pareille chose ne pourrait pas être faite dans ce cas-ci ? J'accepterai la première disposition de l'article, qui tend à dire qu'un homme doit faire un stage comme clerc d'un arpenteur. Je n'accepterai pas un service d'un an ou deux. Deuxièmement j'accepterai le paragraphe (d) qui exige qu'un candidat ait subi des examens devant le bureau des examinateurs provinciaux sur les matières prescrites par la loi pour l'examen des candidats à l'étude et pour l'obtention des diplômes d'arpenteurs fédéraux. Remarquez le pouvoir que possède la commission fédérale. Elle a le droit de prescrire les matières sur lesquelles doivent avoir lieu les examens. Tout ce qu'il est nécessaire d'avoir maintenant, c'est un certificat attestant que M. A. B. a subi un examen sur ces matières, et que vous soyez certains que les examinateurs ont fait leur devoir. Et je dis que si vous avez fait un stage de trois ans, sans avoir subi un examen autre que celui prescrit par la loi, vous devez avoir votre commission. Une commission provinciale n'a pas le droit ou le pouvoir de prescrire le genre d'examen qui doit être suivi. Quel que soit l'examen qu'un candidat peut subir devant un bureau provincial, le bureau central d'ici a le droit de dire que s'il doit arpenter des terres fédérales il aura à subir l'examen qu'il peut exiger de lui. Le deuxième alinéa dit que si, dans l'opinion de la commission, le stage qui a été fait n'équivaut pas à celui requis des arpenteurs fédéraux ou si les matières de l'examen ne sont pas suffisamment égales à celles prescrites par la loi pour la qualification d'un arpenteur fédéral, la commission fédérale peut exiger que le candidat termine son stage et subisse l'examen sur les matières prescrites par la loi, si la chose est jugée nécessaire. Les termes sont si vagues que

nous pouvons dire : " Brown a fait son stage, a subi ses examens sur les matières que nous avons imposées, mais, à notre avis, il n'est pas compétent. La latitude que donne le deuxième alinéa permet à la commission fédérale de rejeter tout candidat. Il n'est pas question d'épreuve à subir ; nous disons simplement que, d'après nous, le candidat n'est pas qualifié, bien qu'il ait subi l'examen prescrit devant la commission provinciale. Je trouve que cela est injurieux pour la commission des examinateurs provinciaux. Supposons que, nous, membres du département de l'Education, de Toronto, nous admettions les candidats de l'université de Toronto et que nous disions aux gradués de l'université McGill : " Nous ne croyons pas que l'examen que vous avez subi soit d'un ordre aussi élevé qu'il devrait l'être ". Nous pourrions rejeter les candidats de McGill et faire du tort aux candidats bien qualifiés de cette institution. Nous ne devrions pas faire cela, et nous ne l'avons jamais fait. Pourquoi la commission d'ici n'accepterait-elle pas la même confiance aux candidats des différentes provinces, s'il n'a pas été démontré, dans le passé, que les examens sont insuffisants ? Je m'oppose à l'adoption du paragraphe 2.

L'honorable M. LOUGHEED : Il faut que les examens soient identiques quant à la sévérité et à l'élévation des examens d'après les paragraphes (a) et (b).

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : On serait porté à croire cela, mais par le paragraphe 2 vous permettez qu'on dise qu'ils ne sont pas suffisamment semblables. La commission fédérale peut ne pas accepter les examens imposés par les provinces, même s'ils étaient d'un ordre plus élevé que les examens prescrits par la commission fédérale. Elle peut, en invoquant, d'une manière détournée, un certain principe, rejeter entièrement l'examen. Je connais, depuis longtemps, les examinateurs, je sais jusqu'à quel point ils sont bizarres, j'allais dire rusés. Ce terme pourrait s'appliquer à la majorité des examinateurs. Cette Chambre-ci pourrait faire reposer suffisamment sa confiance sur la commission des examinateurs provinciaux, en s'appuyant sur les restrictions proposées dans le paragraphe (1) pour accepter ses examens. Je ne combattrais pas la proposition de l'honorable sénateur de Toronto et je dirais qu'ils devraient avoir pratiqué durant cinq ou dix ans, pourvu qu'ils prouveraient qu'ils ont réellement pratiqué et ne se sont pas bornés à porter leurs certificats dans leurs poches. J'irai jusqu'à dire que si la durée de leur cléricature était prouvée de manière à établir leur bonne foi, les certificats des diverses provinces devraient être acceptés. C'est une question de confiance. Vous n'avez qu'à dire que vous avez plus de confiance dans un bureau d'examinateurs sous le contrôle immédiat du gouvernement fédéral que dans les bureaux des provinces, après que vous avez imposé vos conditions. Les bureaux provinciaux peuvent imposer des examens d'un ordre plus élevé, et les examinateurs provinciaux seront obligés de se conformer aux conditions imposées par la présente loi. Ils pourraient imposer des conditions qui ne seraient pas irraisonnables, mais qui empêcheraient si bien l'admission à la pratique d'hommes incompétents que nous pourrions supposer, sans nous exposer à nous tromper, qu'un candidat d'une des provinces qui aurait subi l'examen provincial serait aussi compétent que celui qui aurait subi l'examen fédéral. En donnant des diplômes aux instituteurs d'Ontario, nous avons accepté les certificats du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour l'enseignement de certaines matières, parce que nous savions la compétence qu'on y exigeait d'eux. Ignorant les examens qui sont exigés dans l'Alberta ou la Saskatchewan, nous ne pourrions pas accepter les diplômes donnés dans ces deux provinces. Il s'agit d'une réciprocité interprovinciale, et je crois que le Sénat devrait montrer la confiance qu'il a envers les autorités et prouver que le Dominion est un seul pays et qu'il ne doit pas être fractionné pour les arpenteurs comme il l'est pour les médecins et les avocats. Acceptons les examens que font subir les examinateurs provinciaux sous les restrictions que nous fixons, tout comme nous acceptons les lois des législatures provinciales, pourvu que celles-ci restent, en les faisant, dans les bornes de la constitution. Quoi qu'il en soit, nous pourrions très bien modifier le paragraphe 1, en imposant une cléricature plus longue, et rayer entièrement le paragraphe 2.

L'honorable M. POWER : L'amendement de mon honorable ami mettrait les arpenteurs provinciaux dans une plus mauvaise position.

L'honorable M. ROSS : Le comité sait ce que je pense.

L'honorable M. SCOTT : La loi a assez bien fonctionné durant des années, et il semble puéril de faire un changement qui ne ferait que la rendre moins claire. Quelques honorables sénateurs ont parlé de réciprocité. Je vois dans l'ancienne loi de 1886 que la réciprocité était prévue ; mais un honorable sénateur, qui est renseigné, me dit que les provinces refusèrent cette réciprocité et qu'un arpenteur fédéral n'est nullement reconnu dans une province. Les statuts revisés de 1886 décrétaient virtuellement la même chose, sauf qu'il devait être démontré que si une province avait accordé le privilège, il devait y avoir réciprocité. Pour ces raisons nous ne devrions pas nous en occuper.

L'honorable M. CASGRAIN : Il ne semble pas que ce soit une question de qualification. C'est parce que les arpenteurs provinciaux ne veulent pas rendre le réciproque que nous voulons les châtier en les excluant.

L'honorable M. SCOTT : Nous les admettons, après qu'ils ont subi l'examen.

L'honoarble M. CASGRAIN : Seulement après qu'ils ont subi l'examen. Il est très difficile pour un homme de quarante ou cinquante ans de subir un examen. Je crois que l'amendement n'est que juste. Si après avoir pratiqué dix années, un arpenteur provincial demande d'être admis à pratiquer comme arpenteur fédéral, il devrait pouvoir le faire.

L'honorable M. BERNIER : Nous perdons de vue l'objet du bill. Il s'agit d'une loi relative aux arpenteurs des terres publiques du Dominion. Il ne semble que juste que le Dominion ait son mot à dire au sujet de l'arpentage de ses terres. Il me semble que l'amendement a pour objet de donner le contrôle aux gouvernements provinciaux et de soumettre la commission fédérale aux directions de la commission provinciale.

L'honorable M. LANDRY : Telle que la loi existe aujourd'hui, plusieurs de nos arpenteurs provinciaux n'ont aucune chance d'être admis ici comme arpenteurs fédéraux.

L'honorable M. SCOTT : Ils ont toutes les chances posibles.

L'honorable M. LANDRY : Non, aucune chance. Voyez un arpenteur de la province de Québec. Telle que la commission est actuellement constituée, il n'a pas le droit de venir devant elle, pour répondre à des questions écrites en français. S'il essaie de le faire, il subira un échec. Je parle en conaissance de cause. D'après la loi actuelle, un arpenteur provincial, pour devenir arpenteur fédéral, doit se conformer à certaines conditions. Il doit subir un examen devant la commission provinciale. Cette loi fixe le genre d'examen qu'il doit subir—un examen qui peut servir les fins de la présente loi. La forme de l'examen seule est changée. La qualification exigée reste la même.

L'honorable M. BERNIER : Comme le présent bill a pour objet l'arpentage des terres fédérales, est-ce que l'honorable sénateur ne croit pas que le gouvernement fédéral pourrait empêcher entièrement l'admission des arpenteurs fédéraux ?

L'honorable M. POWER : Je me suis déclaré satisfait de l'article tel qu'il est; mais s'il doit être modifié, à mon avis, le changement suggéré par l'honorable sénateur de Middlesex vaut beaucoup mieux que celui de l'honorable sénateur de Toronto.

L'honorable M. ROSS : Je n'ai pas rédigé un amendement, mais j'ai proposé de retrancher entièrement le paragraphe 2 et de l'aisser l'autre, non pas tel qu'il est, mais d'ajouter un autre alinéa (c) exigeant une pratique d'environ dix ans. Je ne crois pas que l'espace de dix ans soit trop long.

L'honorable M. LOUGHEED : Mais cela serait plus difficile à appliquer que la proposition telle qu'elle est, parce qu'à présent l'arpenteur provincial n'est pas tenu de faire un stage de plus de trois ans pour devenir arpenteur fédéral.

L'honorable M. ROSS : Il pourrait servir comme clerc durant trois ans ou prouvé qu'il a pratiqué durant dix ans.

L'honorable M. KERR : Il y a une légère méprise au sujet de mon amendement. Je

propose de modifier le paragraphe (a) en y ajoutant ces mots : " Et a pratiqué comme arpenteur durant dix ans."

L'honorable M. ROSS : Je crois que cette objection serait fatale à l'amendement. Lisez le paragraphe (b). Mon honorable ami a compris ce que je voulais dire. L'alinéa se lit ainsi : " A subi ses examens devant le bureau des examinateurs de la province où il est ainsi qualifié." Je ne crois pas que cette Chambre-ci accepterait le certificat d'une province sans prescrire les matières sur lesquelles les candidats subiront leur examen. Je crois que nous devrions insister sur cela. Continuons à exiger des examens d'un ordre élevé. Cet ordre ne devrait pas être abaissé d'un iota, et j'insisterais pour que cet article restât tel qu'il est, de même que l'alinéa (a); mais il pourrait être ajouté un paragraphe qui se lirait comme suit :

Et a pratiqué, comme arpenteur, dans sa province ou dans toute autre province, durant un espace de dix années.

Je serais satisfait, et je crois que les autres honorables sénateurs le seraient aussi.

L'honorable M. KERR : Pour faire face aux exigences de la situation il ne devrait pas être dit : "qui a pratiqué durant dix années ", parce qu'aucun de ces arpenteurs n'a subi précisément l'examen qui est prescrit maintenant. Ils ont subi un examen d'un ordre plus élevé. Les arpenteurs d'Ontario prétendent cela énergiquement, et conséquemment, s'ils ont subi un examen et ont été admis là à la pratique, ils ont un certificat établissant qu'ils ont subi un examen d'un ordre plus élevé que celui exigé par la commission fédérale, et vous n'avez pas besoin d'inscrire dans cet article les mots subséquents tendant à dire que l'examen doit être subi sur les mêmes matières. Ces mots feraient disparaître toute idée d'accorder des diplômes d'un ordre élevé aux arpenteurs provinciaux sans que ceux-ci aient subi l'examen mentionné dans le paragraphe 2. Vous proposez de retrancher le paragraphe 2, et si vous ne faites pas une disposition leurs permettant d'être admis, pas un arpenteur provincial ne pourra faire l'arpentage des terres fédérales.

L'honorable M. LOUGHEED : Si mon honorable ami de Middlesex veut sacrifier sa dernière proposition et faire simplement une disposition tendant à dire que la commission provinciale devra donner un certificat attestant que l'arpenteur provincial s'est conformé aux exigences des alinéas (A) et (B), cela règlera la question. L'honorable sénateur de Toronto interprète mal l'article. Il pourrait être inséré un autre article qui permettrait d'admettre à la pratique les arpenteurs provinciaux sans leur imposer un nouvel examen; mais il ne faut pas oublier que le principe fondamental de l'article tend à dire que les arpenteurs devront être compétents dans toutes les matières relatives à l'arpentage des terres fédérales. Ce que je ne puis comprendre et ce que je critique, c'est que la commission des arpenteurs, ayant interrogé le candidat quant au stage prescrit par cette loi-ci, et lui ayant fait subir un examen sur les matières prescrites par cette loi-ci et lui ayant donné sa commission, tout cela doit être revu par la commission fédérale. Voilà ce à quoi j'objecte, et je dis qu'après que la commission provinciale a émis son certificat attestant que l'étudiant a fait son stage de trois ans et a subi l'examen sur les matières prescrites, celui-ci doit exercer sa profession sans être entravé par la commission fédérale.

L'honorable M. SULLIVAN : Je crois que l'honorable sénateur fait erreur sous ce rapport-là. La commission fédérale lui tient compte de tout ce qu'il a fait pour se qualifier. Ce qui lui reste à faire, c'est de subir un examen sur quelques maières supplémentaires et de peu d'importance relativement à l'arpentage des terres fédérales. et je ne vois pas que cela prête à objection. A mon avis, ces motions auraient pour effet de permettre l'admission d'un grand nombre d'incapables qui craignent de subir un examen. Pas un homme qui désire ce qui est juste et équitable hésiterait ici un moment. La commission fédérale exigerait de l'arpenteur provincial des choses peu importantes et personne ne devrait hésiter. Je crois que l'honorable sénateur de Calgary fait erreur quand il prétend que celui qui a subi un examen devant la commission provinciale ne perd rien des avantages de cet examen, qu'il reçoit cela " pro tento " et qu'il ne subit un nouvel examen que sur des matières supplémentaires devant la commission fédérale.

L'honorable M. LOUGHEED : Le comité ne doit pas oublier que la commission provinciale ne peut que faire subir un examen à l'aspirant sur toutes les matières prescrites par cette loi-ci, et cela, après qu'elle s'est assurée qu'il a fait le stage requis par cette loi-ci. La commission provinciale ne peut faire plus que cela. Elle ne peut s'occuper de la demande d'un homme qui désire obtenir une commission d'arpenteur fédéral, à moins qu'il n'ait fait son stage et à moins qu'il n'ait subi un examen sur toutes les matières.

Lh'onorable M. POWER : Je crois que si l'honorable sénateur lisait le commencement de l'article 21, il verrait un point qui semble lui avoir échappé. Je veux parler des alinéas (a) et (b). Le candidat obtient sa licence fédérale après avoir subi les examens exigés des arpenteurs fédéraux. Il a ensuite droit à une commission d'arpenteur fédéral. C'est la loi telle qu'elle existe à présent. Seulement la commission des arpenteurs a le droit d'interroger avec soin l'aspirant quant au stage qu'il avait à faire et de lui faire subir un examen sévère sur les matières qui lui sont imposées. L'honorable sénateur de Toronto veut que la loi décrète qu'un arpenteur d'Ontario, qui s'est conformé aux dispositions contenues dans le présent bill, devra aussi avoir pratiqué, pendant dix ans, comme arpenteur provincial. L'amendement de l'honorable sénateur ajoute cela au présent article et il tend à dire que l'arpenteur d'Ontario est empêché pendant dix ans, d'aller pratiquer dans le Nord-Ouest. Ce n'est pas là notre but. Nous voulons qu'un arpenteur d'Ontario subisse un examen pour démontrer sa compétence et qu'il fasse une clériçature de trois années. Je comprends l'objet de l'amendement proposé par l'honorable sénateur de Middlesex, qui demande de retrancher le paragraphe, parce qu'il exige quelque chose d'inopportun et d'inutile. La commission fédérale peut à ce sujet exercer sa discrétion en vertu de l'alinéa (b) du premier paragraphe. Il en est de même pour les matières de l'examen. L'alinéa (b) du premier paragraphe dit que les matières de l'examen provincial seront les mêmes que celles de l'examen fédéral, et l'alinéa (b) du paragraphe (2) simplement accorde le même privilège à la même classe ou à la commission fédérale. Bien que je sois tenté de laisser la disposition telle qu'elle est, je ne m'opposerais pas fortement à l'amendement suggéré par l'honorable sénateur de Middlesex.

L'honorable M. SCOTT : C'est une question qui se rattache aux terres fédérales. C'est certainement faire une concession que de permettre aux arpenteurs provinciaux de devenir des arpenteurs fédéraux. Assurément ils ne devraient être admis que conformément aux règlements que le département de l'Intérieur jugerait raisonnables et justes. Cette disposition a été rédigée avec beaucoup de soin. C'est la même loi qui a existé durant les vingt dernières années, et elle a été élaborée par le département de la Justice. Elle est la résultante des conditions auxquelles le département de l'Intérieur permettra l'admission des arpenteurs provinciaux. Le département aimerait mieux retrancher cela que de laisser amender la loi, parce que la commission s'est laissée guider par la loi depuis plusieurs années. Il croit que tout changement fait à la hâte, comme il pourrait en être fait ici, ne ferait que créer de la confusion. J'espère que la Chambre ne fera pas de modifications.

L'honorable M. KERR : Il me semble que c'est parler un peu fortement contre le département. Nous savons que le département doit exister. C'est à la commission des arpenteurs fédéraux qu'il appartient de dire qui seront les arpenteurs fédéraux. Je dis cela avec tout le respect que j'ai pour ceux qui composent ce corps ; mais je dis qu'il est injurieux pour les membres de la profession qui détiennent des diplômes provinciaux d'être obligés de subir un examen, après en avoir subi un d'un ordre plus élevé, bien qu'un livre de ce cours puisse être différent du cours prescrit pour les arpenteurs fédéraux. Malgré cela, si le bill l'exige, ils doivent venir ici subir un examen, après avoir exercé leurs profession pendant dix ou quinze ans. Je désire proposer de modifier cela, en décrétant que la disposition ne s'appliquera qu'aux arpenteurs qui n'auront pas détenu pendant dix ans des diplômes provinciaux, et je crois qu'avec cette explication mon honorable ami de Middlesex conviendra avec moi que le fait de retrancher le paragraphe (2) et de modifier le paragraphe (1) de la manière

que j'ai indiqué réglera précisément la question, et ceux qui diffèrent d'opinion n'ont pas raison de blâmer ceux qui croient que les arpenteurs provinciaux qui ont pratiqué durant dix ans doivent être protégés.

L'honorable M. SCOTT : Qu'est-ce que l'honorable sénateur dit d'une province qui refuse d'admettre les arpenteurs provinciaux les plus instruits et les plus habiles ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Vous allez les imposer au Dominion. Cela semble abominable.

L'honorable M. KERR : Je dis que mon argument à dix fois plus de force depuis que l'honorable ministre a fait son assertion, parce que son explication indiquait que ceux qui ont le contrôle de cette chose, c'est-à-dire les arpenteurs fédéraux, désirent combattre ces hommes-là . . .

L'honorable M. SCOTT : Pas le moins du monde.

L'honorable M. KERR : Quelle autre interprétation peut être donnée ?

L'honorable M. SCOTT : Ils ont déjà refusé.

L'honorable M. KERR : Ils ne veulent maintenant accepter qu'à certaines conditions.

L'honorable M. LOUGHEED : Je propose que cette motion soit tenue en suspens.

L'honorable M. SCOTT : Je ne permettrai pas qu'elle soit suspendue.

L'amendement est rejeté à la suite d'un vote.

L'article est adopté.

L'honorable M. CASGRAIN : J'ai compris que le secrétaire d'Etat avait dit que le gouvernement consentirait au retrait de l'article 22.

L'honorable M. SCOTT : Oh ! oui.

L'honorable M. ELLIS, au nom du comité, fait rapport que le bill a fait quelque progrès et demande la permission de siéger de nouveau demain.

BILL DES SUBSIDES.

PREMIERE, DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill (94) intitulé : " Loi à l'effet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public pour l'exercice financier finissant le 31 mars 1908.

L'honorable M. SCOTT propose que le bill soit lu une première fois. Il dit : " Le présent bill a pour objet d'autoriser l'octroi d'une somme d'argent devant être divisée de la manière suivante : $585,000 à une catégorie de colons du Nord-Ouest qui ont perdu, l'année dernière, leurs récoltes et n'ont pas de grains de semence ; d'autoriser ceux qui occupent des " homesteads " à recevoir une partie des grains de semence qu'ils doivent demander ; la somme de $440,000, qui doit être avancée au gouvernement de l'Alberta pour l'achat de grains de semence destinés aux colons de cette province. Le gouvernement fédéral prend la responsabilité de cette avance aux occupants des " homesteads ", parce que les lettres patentes n'y ont pas encore été émises et que le montant de l'avance constituera une charge sur les terres avant que les lettres patentes soient émises. L'argent avancé aux provinces constitue un prêt fait aux provinces, prêt que celles-ci devront rembourser, après avoir reçu des garanties des colons qui se trouvent dans les limites de leurs districts respectifs. Comme la saison est avancée, il importe qu'on ne tarde pas à acheter les différents grains, particulièrement le blé. Cela comprend aussi l'avoine et une certaine quantité d'orge. Il est nécessaire que le bill passe immédiatement, et j'espère que la Chambre n'objectera pas à la suspension des règles.

L'honorable M. de BOUCHERVILLE : Si j'ai bien compris, il importe que le bill passe immédiatement.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. de BOUCHERVILLE : Qu'est-ce qui presse ?

L'honorable M. SCOTT : Le grain ne peut être acheté avant que l'argent soit voté ; les marchands ne veulent pas même promettre de le vendre, et le printemps approche rapidement, et, naturellement, il faut un peu de temps pour faire cet achat. Quant au blé de semence, il est question d'en acheter le plus possible au Nord-Ouest. On me dit que l'avoine de semence ne

pourra être achetée là, et qu'on devra se la procurer dans Ontario et ailleurs.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire ce qui devra être fait relativement à la distribution du grain de semence qui devra être acheté pour les propriétaires de " homesteads ", et, de plus, si les avances faites aux législatures des provinces sont assujéties à des règlements relatifs à la distribution de ce grain ?

L'honorable M. SCOTT : Les règlements ont été imprimés et sont déposés sur la table.

L'honorable sir MACKENIE BOWELL : Ils n'ont pas été distribués.

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Ils ont été rédigés d'après les résolutions qui ont été adoptées par la Chambre des communes.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Cela permet aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan de se rendre responsables de la somme qui leur a été avancée ou prêtée ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Quel intérêt sera-t-il payé ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Cinq pour cent.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Et le gouvernement prend la responsabilité de distribuer du grain de semence aux propriétaires de " homesteads " qui n'ont pas encore obtenu leurs lettres-patentes. A quel taux ce prêt leur est-il fait, et quand sera-t-il remboursé ?

L'honorable M. SCOTT : Le taux sera de cinq pour cent.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Pour les provinces et pour les propriétaires de " homesteads " ?

L'honorable M. SCOTT : Si je comprends bien, le taux est de cinq pour cent.

L'honorable M. YOUNG : De cinq pour cent.

L'honorable M. McMULLEN : Qui fait les achats ?

L'honorable M. SCOTT : Le président de la commission des grains de semence.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je dirai que le grain sera acheté par M. Cassels, commissaire des grains.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Pour combien de temps le prêt est-il fait aux propriétaires des " homesteads " ? Est-ce seulement pour un an ?

L'honorable M. SCOTT : On croit que l'argent peut être remboursé dans un an, pourvu que les récoltes soient aussi bonnes qu'elles l'ont été l'année dernière. Quant aux propriétaires des " homesteads ", cet emprunt augmente le coût de leurs terres.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable ministre peut-il nous dire si l'argent qui a été avancé, il y a quelques années, pour la même fin, a été remboursé?

L'honorable M. SCOTT : Je crois que la somme de $20,000 reste impayée. Je parle de mémoire. La dernière fois que j'ai examiné les livres il restait impayé une somme de $20,000.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami se préparait à expliquer comment la distribution serait faite. J'aimerais à avoir cette explication.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si je comprends bien, elle sera faite par l'intermédiaire du département de l'Intérieur. Le département de l'Intérieur s'en chargera, je crois, à la demande des gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan, qui, néanmoins, sont responsables de l'emprunt.

L'honorable M. YOUNG : Le mode de distribution est indiqué dans la correspondance déposée devant la Chambre.

L'honorable M. LOUGHEED : Qu'est-ce que mon honorable ami demande pour cet après-midi ? La deuxième lecture ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LOUGHEED : Quand l'honorable sénateur veut-il que la Chambre se forme en comité général ?

L'honorable M. SCOTT : Les sénateurs semblent désirer, pour faciliter la besogne, que nous adoptions le bill aujourd'hui pour que demain, peut-être, Son Excellence vienne le sanctionner.

L'honorable M. FERGUSON : J'ai compris que l'honorable ministre avait dit que le blé peut être acheté dans le Nord-Ouest ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. FERGUSON : Et l'avoine doit être achetée dans Ontario.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Pas nécessairement ; mais je ferai remarquer qu'il est de la plus grande importance d'acheter de l'avoine la plus nette possible, libre de mauvaises herbes et cœtera. Il peut être nécessaire que cette avoine, pour cette même raison, soit achetée en Angleterre.

L'honorable M. FERGUSON : A ce sujet j'ai voulu faire remarquer aux membres du gouvernement dans cette Chambre-ci que de l'avoine de semence peut, à mon avis, être achetée à l'Ile du Prince-Edouard.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Nous avons d'abord songé à cela mais nous avons compris que l'avoine cultivée là, bien que d'excellente qualité, n'est pas celle qu'il faut dans le Nord-Ouest. La vôtre est brune.

L'honorable M. FERGUSON : Non, il se récolte à l'Ile du Prince-Edouard autant d'avoine blanche que d'avoine brune. J'ai été récemment aux renseignements, et je sais que l'avoine récoltée, l'année dernière, était d'excellente qualité et se vendait à un prix relativement réduit, et je ne connais pas sur le continent américain un endroit où il se récolte de l'avoine aussi grosse et d'une aussi belle qualité.

L'honorable M. YOUNG : Pourriez-vous nous dire le prix ?

L'honorable M. FERGUSON : Le prix du marché est actuellement de 38 sous le boisseau ; mais l'avoine requise pour cette fin devrait être bien choisie, bien nette, à un plus haut degré que pour le commerce ordinaire, et je ne crois pas qu'elle pourrait être achetée à ce prix-là.

L'honorable M. YOUNG : Mon honorable ami parle de l'avoine blanche ?

L'honorable M. FERGUSON : Oui, en grande quantité.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHTH : J'appellerai l'attention du département de l'Intérieur, qui est chargé spécialement de la chose, sur la proposition de l'honorable sénateur. Je dirai que si nous pouvions trouver à l'Ile du Prince-Edouard de l'avoine de belle qualité, nous serions heureux de l'acheter.

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. SCOTT propose la suspension des règles en tant qu'elles s'appliquent au présent bill.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

L'honorable M. SCOTT :Je propose que le bill soit lu au long à la table.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami peut-il nous dire quelle correspondance a été échangée entre les provinces et le Dominion sur cette question ?

L'honorable M. SCOTT : Elle a été publiée.

L'honorable M. LOUGHEED : Les règlements ne s'appliquent qu'à la distribution du grain aux propriétaires de "homesteads". Trois sommes ont été votées, l'une pour les propriétaires de " homesteads ", l'autre pour l'Alberta et l'autre pour la Saskatchewan. Quel arrangement a été fait—s'il en existe un—entre les provinces et ce gouvernement-ci pour l'emploi de cet argent ? J'ai lu les journaux et je n'y ai rien vu à ce sujet, si ce n'est que le prêt était un prêt peu avantageux. Naturellement nous comprenons l'objet du prêt ; mais la manière dont la législature emploiera l'argent devrait être parfaitement comprise.

L'honorable M. YOUNG : Si j'ai bien compris, voici l'arrangement : le gouvernement garantira le paiement du grain qu'il laissera avoir aux propriétaires des " homesteads " qui n'ont pas encore obtenu leurs lettres-patentes. Le gouvernement provincial verra à ce que les propritéaires des " homesteads " qui ont obtenu leurs lettres-patentes donnent des garanties. Il emprunte de l'argent pour le laisser avoir à ces gens-là. Ainsi le gouvernement fédéral verra à ce que la somme prêtée soit garan-

tie sur les "homesteads" pour lesquelles les lettres-patentes n'ont pas été octroyées, et le gouvernement adoptera une législature à cet effet pour se protéger.

L'honorable M. LOUGHEED : Je comprends cela parfaitement; mais il me semble que le gouvernement aurait dû se réserver, jusqu'à un certain point, le pouvoir de surveiller l'emploi de l'argent destiné à l'achat et à la distribution du grain de semence, au lieu de s'en rapporter aux provinces et de leur permettre d'exercer leur discrétion à ce sujet.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : L'achat du grain doit être fait par un fonctionnaire de ce gouvernement-ci, M. Cassels, le commissaire des grains. La distribution sera faite par d'autres personnes.

L'honorable M. SCOTT : La distribution doit être faite par les agents du département de l'Intérieur. Les provinces ont consenti à cela, de fait l'ont préféré, parce qu'il leur faudrait payer beaucoup pour faire faire cette distribution. Elles enverront un fonctionnaire avec les employés du département de l'Intérieur pour choisir les personne à qui le grain sera avancé et pour prendre, en même temps, des garanties. Les provinces prennent des garanties sur les terrains autres que les "homesteads" ; mais la distribution se fait sous la surveillance des employés du département de l'Intérieur.

L'honorable M. McDONALD (Victoria) : L'homme qui va recevoir entre ces mains cet argent devrait donner un cautionnement. Nous sommes dans un siècle où il est difficile de se fier aux hommes qui deviennent dépositaires de fortes sommes d'argent dans n'importe quel pays du monde. Les hommes qui auront cet argent en mains et qui devront distribuer du grain çà et là pourraient être circonvenus et influencés, et l'on devrait être très prudent dans le choix des hommes qui devront être chargés de cette tâche et exiger d'eux des cautionnements.

L'honorable M. McMULLEN : Dans une occasion précédente, quand de l'argent fut avancé aux colons du Nord-Ouest pour les mêmes fins, voici le système qui fut adopté: Un propriétaire de "homestead" qui voulait avoir du grain signait une obligation, portant hypothèque sur son homestead ; mais il devait faire signer par un voisin cette obligation, pour garantir qu'il remplirait fidèlement son engagement.

L'honorable M. YOUNG : On constata que la chose ne pouvait se faire ainsi.

L'honorable M. McMULLEN : Plus tard, il fut présenté un bill pour libérer les cautions, lorsque les conditions de la convention faite avec le gouvernement avait été remplies. Dans le cas qui nous occupe il semble qu'aucune garantie ne doit être donnée. Le propriétaire du "homestead" demande simplement du grain de semence, et il est fait droit à sa demande. Supposons qu'il ait un très pauvre "homestead", qu'il soit disposé à prendre avantage de l'offre du gouvernement, qu'il obtienne une grande quantité de grain pour le paiement duquel son "homestead" doit être grevé. Supposons qu'il ne sème pas ce grain, mais qu'il donne une hypothèque sur sa terre, et puis qu'il abandonne cette terre et achète un terrain du gouvernement. Que ferez-vous alors ?

L'honorable M. WATSON : Il ne peut pas acheter du terrain du gouvernement.

L'honorable M. McMULLEN : Le terrain de la compagnie du chemin de fer peut être acheté.

L'honorable M. DOUGLAS : Je me suis beaucoup occupé de la distribution du grain de semence. Quand j'étais membre de la Chambre des communes, j'ai eu à m'occuper de milliers de cas de ce genre, et la même chose a été faite dans la partie est de l'Assiniboine, et ce que l'honorable sénateur a dit à ce sujet ne peut pas avoir lieu. Si une personne manque de remplir ses obligations, si elle ne sème pas le grain qui lui a été avancé et si elle abandonne sa terre et acquiert une autre terre du gouvernement, l'hypothèque continue à grever ses biens, d'année en année. Quelle que soit la propriété qu'il possède, l'obligation la grève, et il ne peut la faire radier de la manière qu'a mentionnée l'honorable sénateur de Wellington. Dans l'annexe (a) se trouve la formule de l'hypothèque, et elle doit convaincre toute personne raisonnable que la garantie est parfaite. Je sais que lorsque l'emprunteur était obligé d'avoir l'endosse-

ment d'un voisin, cela donnait lieu à de grandes difficultés. Quelquefois ce voisin était contraint à payer pour celui qu'il avait obligé et pour le grain qui lui avait été avancé à lui-même. Assurément la garantie d'un quart de section d'une terre ou plus doit être suffisante pour garantir le paiement de tout le grain requis pour une saison. Un homme qui n'a résidé là que durant une année n'est pas autorisé à demander du grain de semence, parce qu'il n'aurait pu y perdre sa récolte l'année précédente. Je suis certain que la Chambre est disposée à adopter ce bill sans retard. Le dix avril est le dernier jour pour commencer à semer du grain dans cette région-là. J'ai résidé six ans dans le Nord-Ouest et je dois connaître la question. Il est temps d'agir, si le gouvernement provincial doit s'occuper de la chose, et si l'aide dont il s'agit doit favoriser, cette année, les colons. La perte de la dernière saison peut être considérée comme une rude épreuve pour le pays. Je n'en suis cependant pas découragé. La dernière saison a été exceptionnelle non seulement pour le Canada mais pour le monde entier. Sur ma propre ferme nous avons été, pour les semailles, retardés de cinq semaines et deux jours, comparaison faite avec plusieurs années précédentes. Le temps chaud s'est fait longtemps attendre et la gelée n'est pas disparue du sol pour permettre aux cultivateurs de semer à l'époque ordinaire. La saison a été en retard d'un mois, a été en retard comme elle ne l'avait pas été depuis un quart de siècle. Cela ne se verra peut-être jamais dans le pays. La chaleur n'a pas été suffisante pour faire mûrir le grain. Sur une grande partie de ma ferme j'ai récolté environ 40 boisseaux par acre ; mais le grain n'a pas mûri suffisamment pour rapporter le prix que j'avais l'habitude de recevoir. La difficulté est plus grande quant à l'avoine, et je crains qu'on ne soit incapable de s'en procurer au Nord-Ouest et qu'il faille l'acheter dans les provinces de l'Est. Il est nécessaire que cette législation soit adoptée sans retard pour permettre au gouvernement provincial de prendre des mesures pour se procurer du grain de semence, même s'il lui fallait l'avoir à l'étranger. Il est avéré que si la gelée touche le moindrement l'avoine et lui imprime une légère tache, cette tache pénètre le cœur du grain et l'empêche de germer. Aussi, beaucoup de l'avoine qu'il y a dans cette région ne pourrait servir de semence. On n'y souffre donc pas de la pauvreté, mais on y souffre d'un état de choses exceptionnel. J'ai lu atentivement le bill ainsi que les instructions et les règlements en vertu desquels le grain de semence devra être distribué, et je l'ai trouvé satisfaisant à tous les points de vue.

Le bill est lu une troisième fois, au long, à la table, et adopté.

BREVET D'EUGENE FRANÇOIS GIRAUD.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. McMULLEN propose la deuxième lecture du bill (52) intitulé : " Loi concernant un brevet d'Eugène François Giraud ". Il dit : Le présent bill a pour objet le renouvellement d'un brevet détenu par cette personne. L'argent requis pour le renouvellement de ce brevet a été offert au département des brevets, il y a quelques heures, et le département a refusé de l'accepter. Le brevet a été donné pour la fabrication de chaînes de broche. Toutes les explications seront données dans le comité.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (58) intitulé : " Loi concernant l'Ashcroft, Barkerville and Fort George Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (72) intitulé : " Loi concernant certain brevet de la Windsor Pump and Foundry Company, Limited ".—(L'honorable M. Beith.)

Bill (N) intitulé : " Loi concernant la Windsor, Chatham and London Railway Company ".—(L'honorable M. Coffey.)

BILL CONCERNANT LA LOI DES COMPAGNIES.

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. SCOTT propose la deuxième lecture du bill intitulé : " Loi concernant la loi des compagnies ". Il dit : Le présent bill contient deux articles. Le premier a pour objet de faire disparaître tout doute quant à l'application de la loi des

compagnies, de 1902. Le suivant a pour objet l'émission d'obligations pour des sommes équivalant à celle de $100, c'est-à-dire à £20, à 400 marcs et à 500 francs. Une de ses dispositions permet à la compagnie de faire des règlements pour élever ou diminuer le nombre de ses directeurs et de changer le siège principal de ses affaires.

L'honorable M. LOUGHEED : Quel est maintenant le nombre de ses directeurs?

L'honorable M. SCOTT : De trois à quinze.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TRANS-CANADA.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. CASGRAIN (en l'absence de l'honorable M. Choquette) propose la deuxième lecture du bill (M) concernant la compagnie du chemin de fer Trans-Canada. Il dit : Le projet du chemin de fer Trans-Canada est bien connu. Il est censé partir du district du lac Saint-Jean, dans la province de Québec et s'étendre dans la direction de l'ouest, à une grande distance de tout chemin déjà construit.

L'honorable M. LOUGHEED : Comme le Grand-Tronc-Pacifique,

L'honorable M. CASGRAIN : Il doit passer au nord du détroit du lac Winnipeg, et il pourra en être construit un embranchement, qui aboutira à la baie d'Hudson.

L'honorable M. LOUGHEED : Je me rappelle que lorsque mon honorable ami le leader du gouvernement dans cette Chambre nous fit voir le tracé du chemin de fer Trans-Canada, il nous dit que ce tracé était celui qu'allait adopter le Grand-Tronc-Pacifique, que le gouvernement s'était engagé à favoriser ce même chemin. Je demanderai à mon honorable ami s'il s'agit d'une entreprise du gouvernement ?

L'honorable M. CASGRAIN : Non, il s'agit d'une compagnie privée.

L'honorable M. LOUGHEED : Je vois qu'elle demande de proroger le délai à huit années. C'est une chose exceptionnelle.

L'honorable M. CASGRAIN : L'honorable sénateur chargé du bill est absent. Je crois que nous devrions le tenir en suspens, s'il doit provoquer une longue discussion.

L'honorable M. McMULLEN : Je vois que ce bill a une longue existence.

L'honorable M. WATSON : Le chemin sera "long".

L'honorable M. McMULLEN : J'aimerais à savoir quels travaux ont été faits sur ce chemin, si toutefois il en a été fait ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Des actions ont-elles été souscrites, et des études de ligne ont-elles été faites ?

L'honorable M. CASGRAIN : L'auteur du projet est M. J. D. Scott, de Québec, celui qui a réussi à construire le chemin de fer du Lac Saint-Jean, un réseau de 250 milles. M. Scott a beaucoup travaillé et étudié relativement à cette entreprise, et, à ma connaissance, des études de ligne considérables ont été faites. Je sais que le chemin a été commencé, et je regrette que le sénateur Tessier ne soit pas dans la Chambre pour corroborer mon assertion. Je me souviens d'avoir vu une photographie de l'inauguration de ce chemin.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Est-ce qu'une forte subvention a été accordée pour la réalisation de ce projet ?

L'honorable M. CASGRAIN : Je crois qu'aucune subvention n'a encore été octroyée. Une compagnie a été formée et, si j'ai bien compris, des arrangements ont été faits pour obtenir des fonds pour la construction du chemin. Les journaux ont longuement parlé du voyage de M. Scott en Europe, où il avait fait des arrangements avec des financiers pour se procurer de l'argent. Le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique empêchèrent la compagnie du Trans-Canada de poursuivre son entreprise. L'entreprise resta à l'état de projet durant un certain nombre d'années.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

L'honorable M. CASGRAIN propose que le bill soit transmis au comité des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il est regrettable que nous n'ayons pas

eu plus de renseignements sur le présent bill avant de le transmettre au comité.

Le PRESIDENT : Je ferai remarquer à l'honorable sénateur que le bill a subi sa deuxième lecture.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suis absolument dans l'ordre ; je parle sur la motion demandant de transmettre le bill au comité des chemins de fer. Si ma mémoire m'avait servi comme d'habitude, en pareilles matières, je serais capable de le discuter plus intelligemment. J'aurai quelque chose à dire plus tard sur le sujet.

La motion est adoptée.

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

AJOURNEMENT DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Casgrain:
Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'importance pour le Canada de construire prochainement le canal de la baie Georgienne.—(Honorable M. Belcourt.)

L'honorable M. SCOTT propose que l'ordre du jour soit rescindé et qu'il soit inscrit dans le cahier des avis pour que la Chambre en dispose d'aujourd'hui en huit.

L'honorable M. POWER : Je crois qu'il n'est que juste d'attirer l'attention de l'honorable sénateur sur le fait que cet avis est réellement irrégulier. L'honorable sénateur pourrait appeler l'attention sur un sujet et poser ensuite une question, mais il ne peut pas poser une question et en faire le sujet d'un débat.

L'honorable M. CASGRAIN : J'aimerais à ajouter à l'avis de motion que j'ai donné les mots suivants : " Et demandra au gouvernement si les études de cette voie nautique seront déposées devant la Chambre durant la présente session ".

La motion est adoptée.

ACCIDENTS AUX CROISEMENTS DES CHEMINS DE FER.

L'honorable M. FERGUSON : Avant l'ajournement de la Chambre, j'appellerai l'attention des honorables sénateurs sur une erreur qu'a faite, je crois, l'honorable sénateur de Salaberry, que toute la Chambre a faite après lui, y compris l'honorable secrétaire d'Etat, quand celui-ci déposa aujourd'hui ce rapport sur la table de la Chambre. La motion se rapporte aux traverses des chemins de fer et non pas aux traverses des voies publiques ; et le renseignement qu'a donné l'honorable secrétaire d'Etat ne s'applique pas aux traverses des voies publiques, mais aux traverses des chemins de fer, aux endroits où une ligne de chemin de fer traverse une autre voie ferrée.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (Q) intitulé : " Loi constituant en corporation la London and Lancashire Guarantee and Accident Company of Canada ". —(L'honorable M. Ross, Middlesex.)

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du mercredi, 12 février 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures.

Prière et affaires journalières de routine.

SANCTION DE BILLS.

L'honorable sir Charles Fitzpatrick, juge en chef du Canada, député de Son Excellence le Gouverneur général, étant assis dans le fauteuil aux pieds du trône—

L'honorable Président a ordonné au Gentilhomme Huissier de la Verge Noire de se rendre à la Chambre des Communes et d'informer cette Chambre " que c'est le désir du député de Son Excellence que les Communes se rendent immédiatement auprès de lui, dans la salle du Sénat."

La Chambre des Communes étant venue avec son Orateur,

Le greffier de la Couronne en chancellerie a lu les titres des bills à être sanctionnés, comme suit :

Loi concernant la " West Ontario Pacific Railway Company ".

Loi concernant la compagnie dite " The Manitoba and Northwestern Railway Company of Canada ".

Loi concernant la " British Columbia Southern Railway Company ".

Loi concernant la compagnie dite " The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company ".

A ces bills la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté Son Honneur le député gouverneur sanctionne ces bills.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des Communes adresse la parole à Son Honneur le député de Son Excellence le Gouverneur général, comme suit :

Qu'il plaise à Votre Honneur :

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Honneur le bill suivant :

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir aux dépenses du service public pour l'exercice expirant le 31 mars 1909 ", que je prie humblement Votre Honneur de sanctionner."

Alors, après que le greffier de la Couronne en chancellerie eut lu le titre du bill,

Le greffier du Sénat, sur l'ordre de Son Honneur, a dit :

Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le député de Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill."

Il a plu au député gouverneur de se retirer, et

La Chambre des Communes s'est retirée.

MOTION DE CONCOURS SUR LES RAPPORTS DE COMITE.

L'honorable M. LANDRY : Nous devrions décider maintenant la question des motions de concours pour l'adoption d'un rapport de tout comité permanent. Il n'y a dans notre règlement rien qui exige que le concours de la Chambre soit demandé lorsque le rapport ne demande rien de particulier et si nous consultons Bourinot, voici ce qu'il dit à la page 554 :

L'usage est de demander dans certains cas, l'adhésion de la Chambre aux rapports de comités. Par exemple, les rapports sur les impressions sont invariablement agréés, vu qu'ils contiennent des recommandations pour l'impression et la distribution de documents dont l'impression doit être dûment autorisée par la Chambre. Aussi, les rapports concernant certaines opinions ou résolutions sont fréquemment agréés sur une motion à cette fin. Mais lorsque le rapport ne contient aucune résolution ou d'autres propositions que la Chambre a besoin d'examiner, il ne semble pas qu'il soit nécessaire d'ouvrir un débat sur son adoption.

Je crois donc que nous devrions supprimer les motions de concours.

L'honorable M. CASGRAIN : Pendant les quatre dernières années, nous avons toujours, d'après mon souvenir, proposé des motions pour l'adoption finale des rapports, et cela particulièrement parce que plusieurs honorables membres du Sénat s'étaient plaints qu'ils n'avaient pas eu l'occasion de discuter ou d'entendre discuter un bill. Sur une motion de concours, tout honorable membre, qui n'était pas présent à la séance d'un comité peut alors discuter le bill. Cette motion de concours devient ainsi une sauvegarde additionelle pour ceux ne faisant pas partie d'un comité, et le nouveau débat qui peut avoir lieu alors ne saurait être long. Je ne vois pas pourquoi cette pratique ne serait pas maintenue. Cette pratique ne saurait être préjudiciable à aucun intérêt.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Elle n'est pas nécessaire bien qu'elle ne puisse causer aucun mal.

L'honorable M. CASGRAIN : Et elle procure aux membres une occasion de plus de discuter ce bill. On s'est plaint de ce que les rapports de comités étaient adoptés sans procurer aux membres l'occasion de les discuter.

L'honorable M. LANDRY : Si dans ce cas, le rapport contenait certaines recommadations particulières, il pourrait avoir raison de se plaindre ; mais lorsque le bill est rapporté sans aucun amendement et sous la forme qu'il avait lors de son renvoi au comité, ce fait ne le met pas dans une condition qui lui permet de passer à l'épreuve suivante, puisque le bill ne peut être lu la troisième fois ce jour là ; puisque cette troisième lecture doit être renvoyée au lendemain ; puisqu'il ne peut subir une autre épreuve le jour où le comité en a fait rapport. Si toutefois, la Chambre croit que nous devons maintenir la procédure des motions de concours, je n'ajouterai rien de plus.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur de Stadacona a exposé exactement l'usage suivi dans le passé par le Sénat, et je trouve dans nos formes de procéder ce qui suit, c'est à dire le 86ième paragraphe du " Manuel des formes de procéder du Sénat : "

Si le bill est rapporté sans amendement, le sénateur qui en est chargé propose que la troisième lecture en ait lieu, présentement ou un jour ultérieur.

Si le bill est rapporté avec des amendements, le président, après l'avoir annoncé (comme

ci-dessus) ajoute: " Vous plait-il, honorables messieurs, de recevoir le rapport?..... " Quand voulez-vous le recevoir ?—(Réponse): " Maintenant."—Le président dit au greffier: " Lisez les amendements."—Après cette lecture faite, il ajoute: " Vous plait-il, honorables messieurs, d'adopter ces amendements?— " Adopté."

Comme l'a dit l'honorable sénateur de Stadacona, il n'y a réellement rien à faire. La Chambre a renvoyé le bill au comité et ce dernier en a fait rapport sans le modifier.

L'honorable M. YOUNG : Quelques-uns se sont plaints, dit-on, de ce que ceux qui ne font pas partie d'un comité spécial n'ont pas suffisamment l'occasion de discuter un bill avant son adoption, et qu'une simple formalité demandant l'adoption du rapport du comité n'est pas par elle-même une autre phase permettant d'attaquer le bill, ou de le commenter.

L'honorable M. LANDRY : Cette procédure est-elle une phase ?

L'honorable M. YOUNG : Elle peut être considérée comme telle. Nous renvoyons souvent des bills à un comité avec l'entente formelle que la Chambre n'est pas liée à leurs principes, et cette entente a pour objet de permettre à la Chambre de discuter davantage le bill et de le modifier même si elle le juge à propos. Supposé, dans ce dernier cas, que, contrairement à l'attente de la Chambre, le bill soit rapporté sous la forme même qu'il avait auparavant, ou qu'il n'ait été aucunement modifié par le comité, il est possible, toutefois, que le rapport de ce dernier ne soit pas du goût de plusieurs honorables membres, et même de la majorité de la Chambre.

Dans ce cas, la motion de concours procurerait, au moins, à la Chambre l'occasion de dire au comité : " Nous n'approuvons pas votre rapport qui ne contient aucun amendement ", et ce sujet pourrait être alors discuté, puisque le bill aurait été lu une deuxième fois avec l'entente que personne ne se liait au principe de la mesure avant qu'elle n'eût été soumise à l'examen du comité spécial. Puis, après tout, quel mal peut-on faire en disant que nous sommes satisfaits, ou que nous ne sommes pas satisfaits du travail du comité. Je suis porté à croire que c'est fournir à la Chambre l'occasion de contrôler davantage le travail du comité s'il lui est permis d'accepter ou de rejeter sa décision par un vote sur une motion de concours.

L'honorable M. LANDRY : Supposé qu'il y ait une motion de concours et que je propose un amendement portant que le rapport ne soit pas agréé ; mais qu'il soit renvoyé au comité avec instruction d'étudier ou de faire telle ou telle chose ?

L'honorable M. YOUNG : Cette motion serait très convenable.

L'honorable M. LANDRY : Quelqu'un pourrait poser cette question:—En vertu de quel droit proposez-vous un amendement sur une motion de simple formalité ?

L'honorable M. YOUNG : L'objection, ici, ne serait pas soulevée sur le fait que la motion est hors d'ordre, mais sur le fait qu'elle est inutile.

L'honorable M. LANDRY : Si elle est inutile, quelqu'un pourrait soulever une question d'ordre contre mon amendement et dire :—Vous n'avez pas le droit de renvoyer le rapport au comité à cette phase de la procédure. Vous pouvez, lorsqu'arrive le moment de la troisième lecture, et lorsque le rapport du bill se trouve régulièrement devant la Chambre, le renvoyer au comité ; mais non sur une simple motion de concours.

L'honorable M. POWER : Je ne crois pas que l'honorable sénateur de Killarney (l'honorable M. Young) ait bien posé la question. Le seul cas où une occasion d'une discussion supplémentaire est offerte, c'est quand un honorable sénateur s'oppose à la motion demandant l'adoption d'un rapport, vu que nous avons une règle qui dit qu'un rapport ne peut être discuté lors de sa présentation. Si un honorable sénateur s'oppose au concours, il est possible que ce rapport soit renvoyé à un autre jour ; mais telle n'a pas été la pratique suivie jusqu'à présent.

L'honorable M. YOUNG : Notre règle 24 semble présumer qu'il faut une motion lorsqu'il s'agit de l'adoption d'un rapport d'un comité permanent, qui n'est pas simplement affaire de forme. Dans ce cas il faut donner un avis de motion d'un jour. Mais nous prétendons que, s'il ne s'agit que d'une affaire de simple formalité, aucun avis de motion n'est requis. Mon honorable ami fait maintenant allusion à une motion qui

n'a pas besoin d'avis, puisque le rapport, ne recommandant aucun amendement, est simplement affaire de formalité.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur ne considére pas, sans doute, le "Manuel" comme étant une autorité.

L'honorable M. YOUNG : Je consulte d'abord les règles du Sénat.

Le PRESIDENT : D'après un vague souvenir qui me reste, une discussion semblable à celle-ci a eu lieu dans une autre occasion depuis que j'exerce, ici, la charge de président. Je demande, que la pratique soit continuée aujourd'hui, et je consulterai le débat dont je viens de parler, pour voir ce qui a engagé le Sénat à maintenir cet usage.

FORCATS DE MOINS DE VINGT ANS ET DE VINGT ANS ET PLUS.

MOTION.

L'honorable M. COMEAU : Je propose :

Qu'un ordre du Sénat soit donné pour un état indiquant.

1. Le nombre de forçats âgés de moins de vingt ans, et leurs nationalités respectives;
2. Le nombre de forçats de vingt ans et plus, et leurs nationalités respectives, qui sont dans chacun des pénitenciers sous le contrôle du gouvernement fédéral, pour les années 1903, 1904, 1905, 1906 et 1907.

L'honorable M. SCOTT : Je ne m'oppose pas à la motion. Je voudrais seulement savoir pourquoi l'âge de vingt ans a été choisi comme terme moyen ? Pourquoi, par exemple, l'âge de 17 ans n'a-t-il pas été choisi ?

L'honorable M. COMEAU : Je veux précisément être renseigné sur tous ces âges.

La motion est adoptée.

DESASTRE DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION

L'honorable M. LANDRY :

Quand le Gouvernement va-t-il déposer sur le bureau de cette Chambre le rapport de la commission nommée pour s'enquérir des causes de l'effondrement du pont de Québec ?

Si ce rapport n'est pas encore prêt le Gouvernement sait-il quand il le sera, et a-t-il fait quelques démarches pour en hâter l'éclosion?

L'honorable M. SCOTT : Le Gouvernement n'est pas plus renseigné sur ce point que ne l'est le public lui-même. Ce rapport a été à diverses reprises promis ; mais il n'a pas encore été reçu.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que cette réponse s'applique à mes deux questions ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LANDRY : Je voudrais savoir si le Gouvernement a fait quelques démarches pour hâter la production de ce rapport ?

L'honorable M. SCOTT : Le Gouvernement a fait des démarches dans ce sens ; mais pour une raison ou pour une autre, le rapport en question n'a pas encore été adressé au Gouvernement—et j'ignore pourquoi?

VENTE DE LIQUEURS SPIRITUEUSES AUX EMPLOYES DE CHEMINS DE FER—BILL.

EN COMITE.

La Chambre reprend en comité général l'examen du bill (A) intitulé: Loi modifiant la loi des chemins de fer en ce qui concerne la fourniture de boissons enivrantes aux employés de chemins de fer en fonctions.

L'honorable M. McMULLEN : Vous vous rappelez que, lors de la deuxième lecture, on a recommendé de modifier l'article 414 de l'Acte général des chemins de fer. L'honorable sénateur de Hastings a cru qu'une amende minima et un terme minimum d'emprisonnement devraient être infligés aux délinquants de la catégorie en question.

Je propose donc que cet article soit modifié de manière que la pénalité ne soit pas moins de $100 et n'excède pas $500 ou que le terme d'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, ne soit pas de moins de trois mois et n'excède pas une année, ou les deux peines à la fois.

L'honorable M. PERLEY : Si un employé achète la liqueur avant de se mettre en fonctions, comment appliquerez-vous la loi ?

L'honorable M. McKAY (Truro) : L'employé ne serait pas alors en fonctions.

L'honorable M. POWERS : Je n'ai pas pris la parole lors de la deuxième lecture ; mais d'après mon souvenir, il y a eu entente que la Chambre ne se liait pas au principe du bill en adoptant le bill en deuxième délibération. Je profite donc de ma liberté pour déclarer que je ne puis appuyer ce projet de loi. La loi actuelle est suffi-

samment rigoureuse. Elle inflige une pénalité n'excédant pas $50 et un emprisonnement avec travaux forcés n'excédant pas un mois, ou les deux à la fois. Cette pénalité est bien assez rigoureuse par rapport au délit. Naturellement, si l'infraction était commise disons, comme suit :—si, pendant qu'un train traversant une ville, l'ingénieur-mécanicien de ce train met le pied à terre pour entrer dans une buvette, pendant l'arrêt du train, et s'il absorbe alors une forte dose de liqueur enivrante, l'amende de $50 ne serait peut-être pas excessive dans ce cas ; mais prenez le cas de l'employé qui, durant une froide journée, est en fonction. Or si le commis de la buvette ne le reconnait pas comme étant un employé en fonctions sur le chemin de fer, rendre ce commis passible d'un emprisonnement pour quelque terme que ce soit, de pas moins de trois mois et de pas plus d'une année, et d'une amende de pas moins de $100 et de pas plus de $500, n'est-ce pas déraisonnable ? Une loi pénale de cette nature—considérée comme déraisonnable à sa face même—n'est pas appliquée et tel est l'effet immédiat à attendre. Le magistrat, si c'est un homme raisonnable, trouvera un moyen d'acquitter l'accusé et la sympathie du public sera du côté de ce dernier. Le fait est que, si l'on en juge par les rapports de journaux, des personnes trouvées coupables d'infractions très graves—dans certains cas, de faux même—s'en retirent à meilleur marché que ne le ferait le délinquant de la catégorie visée par le présent bill. Ce projet de loi est une espèce de législation somptuaire qui soulève de sérieuses objections, et j'espère que la Chambre ne l'adoptera pas.

L'honorable M. McMULLEN : Je puis répondre à mon honorable ami que la loi actuelle est, à mon humble avis, très défectueuse en n'infligeant qu'une amende de $50. Aucune loi pénale ne doit infliger qu'une amende minima. Il y a quelques jours, relativement à un délit du genre de celui qui nous occupe présentement, quelques honorables sénateurs ont déclaré que le magistrat avait imposé une amende de vingt-cinq centins et dix minutes d'emprisonnement.

Ce châtiment donnait à la rigueur satisfaction à la loi, vu que celle-ci ne prescrivait pas que la peine devait être de pas moins d'une certaine amende déterminée. Voilà la raison pourquoi j'ai cru qu'il était à propos de présenter le bill que nous discutons présentement. En second lieu, mon honorable ami nous a dit qu'un employé de chemin de fer peut se couvrir d'un pardessus et cacher ainsi son insigne d'officier du chemin de fer. Si cet employé agit ainsi, il viole la loi actuelle qui impose $20 d'amende et un emprisonnement pour cette infraction. Plus que cela, cet employé, s'il vaut quelque chose, est en outre responsable de tous les dommages qu'il peut avoir fait encourir à l'hôtelier en cachant son insigne d'officier du chemin de fer. Cet employé est obligé de porter son insigne de manière que l'hôtelier puisse le voir, et puis voyez sa position. S'il cache son insigne, il se rend responsable envers l'hôtelier dans le cas où ce dernier est victime de son infraction, et il reste passible, en outre, d'une amende de $20 et de l'emprisonnement.

L'honorable M. FERGUSON : Est-ce que cette disposition se trouve actuellement dans l'acte général des chemins de fer ?

L'honorable M. McMULLEN : Oui.

L'honorable M. FERGUSON : Dans quel article ?

L'honorable M. McMULLEN : Je n'ai pas sous les yeux cet article ; mais je l'ai lu avec soin.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suis porté à partager l'opinion que vient d'exprimer l'honorable sénateur d'Halifax sur le présent bill. Si vous infligez une pénalité trop rigoureuse, on emploiera tous les moyens possibles de l'éluder, et il vous sera bien difficile d'obtenir une conviction dans les causes de cette nature portées devant un magistrat. Je préférerais que le terme de l'emprisonnement fût plus court et que l'amende fût plus légère ; mais je voudrais que ces deux peines fussent infligées à la fois. L'amendement de l'honorable sénateur de Wellington ne va pas aussi loin que ce que je lui suggérais l'autre jour. L'expérience démontre qu'il s'est présenté plusieurs cas comme ceux auxquels mon honorable ami a fait allusion. S'il est laissé à la discrétion des magistrats d'imposer une pénalité plus ou moins forte, soit sous forme d'amende, soit sous forme d'emprisonnement, il arrivera que, si leurs

préjugés et leurs opinions personnelles se trouvent en désaccord avec les dispositions de la loi actuelle, ils infligeront une amende ausi faible et un emprisonnement aussi court que possible. Si mon honorable ami veut réduire la pénalité qu'il propose et substituer le mot " et " au mot " ou ", son amendement me satisfera. Si l'amende minima infligée contre une infraction de ce genre était de vingt ou de vingt-cinq dollars et la pénalité maxima de cinquante dollars, et d'un emprisonnement d'un, ou deux, ou trois mois, la loi ainsi amendée serait beaucoup plus efficace.

Ce que nous a dit l'honorable sénateur d'Halifax n'est que trop vrai. Nous lisons souvent dans les journaux le rapport de procès pour parjures et autres contraventions haineuses et très graves. Dans ces causes, cependant, l'on remarquera que le magistrat, pour une raison ou une autre, n'a pas infligé une pénalité adéquate à la gravité des contraventions. Nous voyons d'autres causes dans lesquelles les magistrats se sont placés à un point de vue tout différent, et ont imposé de très lourdes pénalités pour de très légères contraventions. Nous lisons tous les jours le rapport de causes de ce genre, et c'est surtout dans les causes d'élection contestée, où les cas de parjure et de corruption sont flagrants, que les décisions des magistrats sont très souvent très peu rigoureuses à l'égard des coupables. Souvent, dans ces causes, si le juge rend une décision quelque peu rigoureuse, et envoie le coupable à la prison, le gouvernement se montre assez clément pour libérer le prisonnier avant l'expiration du terme. Je crois devoir conseiller à mon honorable ami de réduire le chiffre de la pénalité, mais de la rendre absolument et impérieusement exécutoire. Je pourrais citer le résultat de procès intentés pour violation de la loi du revenu, et dans ces procès les fins de cette loi ont été éludées. Telle est ma manière de voir sur ce point. J'approuve entièrement l'objet du bill. Les conducteurs, les ingénieurs-mécaniciens et les serre-freins ont entre leurs mains la vie de centaines de voyageurs, et l'on ne saurait édicter une loi trop rigoureuse pour les diriger, pourvu qu'il soit possible de l'appliquer quand la chose est nécessaire pour protéger les vies humaines confiées à ces employés. J'ai été très heureux de constater l'attitude prise, il y a quelque temps, aux Etats-Unis, sur cette même question. Là, les autorités de chemins de fer ont adopté une règle qui prescrit que tout employé de chemins de fer, qui use de boisson enivrante pendant qu'il est en fonctions, doit être démis. Si nous réfléchissons un instant sur les résultats produits par la trop grande indulgence que l'on a eue dans le passé à l'égard d'employés de chemins de fer usant de boissons enivrantes, nous arrivons à la conclusion qu'il ne faut pas rendre la loi trop rigoureuse pour être appliquée par un magistrat. J'ai préparé un amendement réduisant les pénalités et remplaçant le mot " ou " par le mot " et ". Avec la permission de la Chambre je propose maintenant que les trois dernières lignes soient retranchées et remplacées par les suivantes :

Que tous les mots depuis " amende ", dans l'article premier, soient retranchés, et remplacés par les suivants: " d'au moins vingt-cinq dollars et d'au plus cent dollars, et de l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, pour un terme d'un mois ou d'un an au plus ".

Cette disposition permettrait au magistrat de disposer des causes portées devant lui selon sa discrétion et le degré de gravité de la contravention. Un employé pourrait innocemment prendre un verre de liqueur, tandis qu'un autre pourrait être un ivrogne. Or, prenez le cas de l'ivrogne qui pourra se trouver habituellement sous l'influence de la boisson enivrante pendant qu'il sera en fonctions, et mettre ainsi en danger la vie des voyageurs qui lui auront confiés. Cet employé devrait être puni plus rigoureusement que l'autre que je viens de mentionner. Quant à ce dernier, il s'agit en effet, d'un cas où un simple verre de liqueur aura été pris. Cet employé est un homme qui n'aura jamais été reconnu comme usant immodérément de liqueurs enivrantes. Or, contre un employé de ce genre je ne voudrais pas sévir aussi rigoureusement que contre les ivrognes ordinaires.

L'honorable M. CLORAN : Voilà un autre exemple des difficultés qu'il y a de faire appliquer par nos cours criminelles les lois après qu'elles ont été adoptées par le Sénat ou par tout autre corps législatif. Il est très aisé d'élaborer, ici, une loi conforme à notre propre conception de ce

qu'elle doit être, mais il est très difficile à tout magistrat expérimenté de l'appliquer dans la pratique. J'ai une longue expérience sur ce sujet...

Des VOIX : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. CLORAN : Et je sais ce que je dis—j'allais ajouter—mieux que ceux qui crient " écoutez, écoutez ! " J'ai constaté que dans les causes de personnes malheureuses—depuis les présidents de banque en descendant, nos cours de juridiction criminelle ont beaucoup de peine à appliquer la loi criminelle telle qu'adoptée par le parlement fédéral, ou par une législature provinciale. L'honorable sénateur d'Hasting nous a dit que le magistrat ne doit avoir aucune discrétion à exercer ; mais devrait imposer l'amende prescrite par la loi. Au cours de ma carrière professionnelle j'ai vu des cas où le magistrat était disposé à trouver coupable le défendeur ; mais il trouvait—et je le trouvais aussi en ma qualité d'avocat de la poursuite, ou de substitut de la couronne—que l'amende fixée par la loi était exorbitante et qu'elle excédait la gravité du crime ; mais le magistrat n'avait aucune discrétion à exercer, et le résultat, c'est que le juge rendait une sentence contre le prisonnier, mais la couronne recommandait alors que la peine fût mitigée. Or, telle n'est pas la position dans laquelle nos magistrats devraient se trouver et, cependant, des cas comme ceux auxquels je viens de faire allusion, se produisent, pour ainsi dire, tous les jours. Pour ce qui regarde le présent amendement à l'acte général des chemins de fer, quelle en est la nature ? Je constate que c'est tout simplement l'infliction d'une peine plus lourde que celle fixée par la loi actuelle. Cette disposition de la loi des chemins de fer existe depuis quatre ou cinq ans. Or, si elle n'a pu être appliquée, et, si elle ne l'a pas été avec la pénalité qu'elle inflige, comment le sera-t-elle avec la pénalité fixée par le présent bill ? Elle ne le sera pas. Sous l'application du présent bill—s'il devient loi—une injustice pourrait être souvent commise ; mais pas plus souvent que sous l'application de la loi actuelle. Il dit: " Toute personne qui vend, donne ou cède des boissons enivrantes à un serviteur ou employé d'une compagnie de chemin de fer, pendant qu'elle est en fonctions, sera passible d'une certaine amende et d'un certain emprisonnement. Cette disposition n'est pas juste et son application à certains cas—mais pas toujours—fera commettre des injustices. Comment, en effet, l'hôtelier honnête, disposé à ne pas vendre de la boisson enivrante à un conducteur, ou à toute autre personne interdite par la loi, connaîtra-t-il tous les serviteurs de compagnies de chemins de fer ? Il pourra connaître le conducteur d'un train qui passe dix ou quinze fois par semaine devant son hôtel. Il pourra connaître l'ingénieur-mécanicien de ce train ; il pourra connaître le serrefrein ; mais comment pourra-t-il connaître tous les autres employés de la compagnie, qui ne portent pas une insigne ? Or, si cet hôtelier est mis en accusation devant nos tribunaux de juridiction criminelle pour avoir vendu de la boisson enivrante à un serviteur de chemin de fer, il est passible en vertu du présent bill, d'une amende de $500 et d'un an d'emprisonnement. Or, ceci n'est pas juste. L'hôtelier ne vendra pas de la liqueur enivrante à un conducteur ou à un chauffeur, ou à un ingénieur-mécanicien, parce qu'il les connaît ; mais il ne connaît pas les autres employés de la compagnie du chemin de fer. Ils peuvent être des étrangers pour lui ; ils pourront être des agents de journaux ; ils pourront être des serre-freins auxiliaires, ou supplémentaires ; ou ils pourront être de nouveaux conducteurs, ou de nouveaux ingénieurs-mécaniciens. Ils ne porteront aucun insigne. Cependant, l'hôtelier qui leur aura vendu de la boisson enivrante sera passible sous l'empire de la présente loi d'une amende de $500, ou d'un emprisonnement n'excédant pas une année. Je soutiens que cela n'est pas juste. La loi qui prescrit ces pénalités fait commettre une injustice envers cet hôtelier. J'ai consulté quelqu'un au sujet de cette question, un homme très versé dans les cas de ce genre, et il m'a déclaré que cette disposition de la loi devrait être qualifiée par le mot " sciemment", comme suit : Toute personne qui, " sciemment ", vend, c'est-à-dire qui connaît la personne à qui elle vend de la boisson enivrante comme étant un employé de la compagnie de chemin de fer, conduisant un train au moment où la liqueur enivrante lui est vendue devrait être condamnée non seulement à une année, mais à dix ans de

prison. Infligez-lui le nombre d'années d'emprisonnement que vous voudrez s'il a vendu sciemment de la liqueur enivrante à un ingénieur-mécanicien d'un train—acte pouvant amener la destruction d'un train. L'hôtelier dans ce cas, devrait être envoyé en prison sans avoir l'option d'une amende ; mais donnez-lui une chance de prouver que, lorsqu'il a vendu un verre de whiskey, ou une bouteille de bière à un employé de chemin de fer, il ne savait pas qu'il avait affaire à un serviteur de la compagnie de ce chemin de fer. La pénalité que vous fixez par le présent bill est très sévère, et vous ne pourrez pas trouver un seul magistrat sur dix, qui l'infligera. Plus les lois que vous adoptez sont rigoureuses, sans donner aux magistrats aucune discrétion en les appliquant, plus il est difficile de les faire fonctionner et de les faire observer. Cette conclusion est basée sur l'expérience de tous les hommes qui ont été chargés de poursuites criminelles devant nos cours de justice. L'objet du présent bill a toutes mes sympathies. Cet objet est d'empêcher des serviteurs de bonne foi, attachés au service d'une compagnie de chemin de fer, et conduisant des trains de voyageurs et de marchandises, d'accepter d'aucun hôtelier de la boisson enivrante. Quant à l'argument de l'honorable sénateur de Wellington—auteur du présent bill—savoir que l'employé de la compagnie est passible d'une amende de $20, ou de $15, ou de $10—quel que soit le montant—s'il n'exhibe pas son insigne—ni notre loi statutaire, ni les règlements de la compagnie n'obligent l'employé à exhiber son insigne. Cet employé porte cet insigne comme bon lui semble. Il ne le porte pas sur son collet. Il le porte sur sa veste, et cet insigne se trouve ainsi caché par le pardessus. De sorte que l'argument que l'honorable sénateur de Wellington a voulu tirer de ce fait ne justifie pas l'hôtelier. L'employé, revêtu de son pardessus, peut entrer dans une buvette ; mais il peut, tout le temps, porter son insigne sans l'exhiber et il n'est pas passible d'une amende si son insigne n'est pas vu. Je le répète, j'approuve l'objet du bill ; mais nous ne devons pas établir une réglementation au moyen de laquelle on pourrait commettre des injustices. Nous ne devons pas adopter une loi que les magistrats du pays auraient beaucoup de peine à mettre en vigueur.

Le PRESIDENT : On me dit que l'honorable sénateur de Wellington désire retirer l'amendement qu'il a préparé ; mais qui n'est pas encore en discussion, et qu'il est prêt à accepter la recommandation faite par l'honorable sénateur de Belleville : La motion, devant le fauteuil est, par conséquent—que les trois dernières lignes de l'article 1 soient retranchées et remplacées par les mots slivants :

Amende de pas moins de $25, ni n'excédant la somme de $100, et l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, pendant un terme de pas moins d'un mois, ni n'excédant une année.

L'honorable M. WATSON : Je crois devoir faire remarquer que si cet amendement est incorporé dans notre statut, il sera presqu'impossible d'obtenir une conviction pour la contravention en question. Je ne comprends pas qu'il soit nécessaire de modifier notre statut sur ce sujet. Il me semble que dans la loi actuelle, ainsi qu'on l'a déjà dit, une amende de $50, ou un emprisonnement d'un mois, ou les deux peines à la fois, sont des pénalités bien assez rigoureuses. Puis, je le demande, la législation qui est maintenant proposée est-elle bien nécessaire ? Dans tous les voyages que j'ai faits en chemins de fer, depuis nombre d'années, je ne puis me rappeler que le fonctionnaire en charge d'un train, ou l'ingénieur-mécanicien, ou le chauffeur, ou le conducteur, ou le serre-frein ait été une seule fois sous l'influence de la boisson enivrante. Il est presque reconnu par tout le public, aujourd'hui, que ceux qui exercent aujourd'hui ces fonctions dans le service de compagnies de chemins de fer, entraînant une grande responsabilité, sont virtuellement des " teetotallers ", ou des hommes s'abstenant tout à fait de l'usage de boissons enivrantes. La compagnie les oblige à cette abstinence. Aux Etats-Unis certaines compagnies de chemins de fer n'emploient aucun homme à moins qu'il ne signe l'engagement de s'abstenir de l'usage de toute boisson enivrante, et qu'il ne soit un rigoureux " teetotaller ". Sur le chemin de fer canadien du Pacifique non seulement il n'est pas permis aux conducteurs et aux ingénieurs-mécaniciens de sortir un

train du dépôt ou de la station quand ils sont sous l'influence de la boisson enivrante ; mais si ces hommes sont connus comme fréquentant des buvettes après leurs heures de service, ils sont démis de leur charge par la compagnie—tant est rigoureuse sous ce rapport la règle adoptée par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans l'ouest. C'est pourquoi il me semble que le présent bill est tout à fait inutile. Cette législation traite virtuellement les employés des compagnies de chemins de fer comme s'ils étaient des sauvages. C'est certainement rétrograder trop loin que de nous soumettre, aujourd'hui, une proposition de loi de la nature de celle qui est maintenant devant nous, pour protéger la classe d'hommes la plus intelligente que nous ayons dans le pays. Les ingénieurs-mécaniciens, les conducteurs et les serrefreins forment une classe d'hommes tout aussi sobres que les autres classes de la société. L'acte général des chemins de fer, tèl qu'il est, inflige de rigoureuses pénalités à ceux qui méritent d'être punis parmi les employés de chemins de fer. L'article 413 prescrit que tout employé d'une compagnie de chemin de fer qui est en état d'ivresse pendant qu'il est en fonction, est coupable d'une contravention, et passible d'une amende n'excédant pas $400, ou d'un emprisonnement de pas plus de cinq ans, ou des deux peines à la fois à la discrétion du tribunal devant lequel la culpabilité est établie. J'ose dire que, pendant les douze derniers mois, il ne s'est pas présenté un seul cas où il a fallu punir un employé de chemin de fer pour s'être mis en état d'ivresse. L'article suivant de l'Acte général des chemins de fer c'est-à-dire l'article 414, est celui que le présent bill a pour objet de modifier. Je partage l'avis exprimé, aujourd'hui, que, si vous établissez des pénalités trop rigoureuses, elles ne seront jamais infligées. J'ose dire que si un hôtelier était accusé devant un magistrat d'avoir vendu de la liqueur spiritueuse à un employé de chemin de fer et si l'on demandait au magistrat d'imposer une pénalité de $100, ou un emprisonnement de trois mois, vous ne pourriez obtenir cette condamnation. L'honorable promoteur devrait retirer son bill. Les pénatlités prescrites par l'Acte général des chemins de fer actuel sont suffisamment lourdes, et il n'est pas nécessaire de traiter une classe d'hommes intelligents et sobres comme si cette classe se composait de sauvages. Je suis donc tout à fait opposé au bill.

L'honorable M. SCOTT : La compagnie du Grand-Tronc et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ont-elles adopté pour règle de ne retenir à leur service aucun employé usant de boissons enivrantes ? J'ignore si cette règle existe.

L'honorable M. WATSON : Voici ce que je sais : A Winnipeg tout conducteur, ou tout ingénieur-mécanicien qui fréquente une buvette, n'est pas maintenu dans le service de la compagnie.

L'honorable M. SCOTT : Ce n'est pas une réponse à la question que je viens de poser.

L'honorable M. WATSON : Si cet employé fréquente une buvette, même en dehors de ses heures de service, il n'est pas retenu au service de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je sais que, si un ingénieur-mécanicien, ou un conducteur se présente pour sortir son train de la gare et si son haleine exhale la moindre odeur de boisson enivrante, il ne lui est pas permis de se mettre en fonction. Etant donné le fait que des précautions de cette nature sont prises par les compagnies de chemins de fer, et que les employés savent qu'ils sont passibles de perdre leur position s'ils se mettent en état d'ivresse, il est évident que la présente proposition de loi est entièrement inutile.

L'honorable M. SULLIVAN : Je sais que l'ingénieur-mécanicien qui conduit le train à travers le faubourg de Kingston fut démis parce que son haleine exhalait, dans une certaine occasion, une odeur de liqueur spiritueuse.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Dans les remarques que j'ai faites, je n'ai eu aucune intention de blesser l'amour propre des employés de chemins de fer, considérés dans leur ensemble. Je crois avec l'honorable sénateur de Marquette qu'il n'y a pas en Canada une classe d'hommes plus intelligente ou plus sobre que celle des ingénieurs-mécaniciens de chemins de fer. Ce n'est pas cette classe d'hommes que nous voulons frapper, aujourd'hui. Nous voulons simplement atteindre les employés qui abusent des liqueurs enivrantes.

L'honorable M. WATSON : La loi actuelle les atteint déjà.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Non, puisque l'infliction du châtiment est soumise au pouvoir discrétionnaire du magistrat. Je mentionnerai l'exemple d'un accident très grave arrivé récemment à la jonction de Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, accident qui a causé une perte de vie et blessé plusieurs personnes. La cause de cet accident est le fait que quelques-uns des employés sur le train étaient en état d'ivresse. Non seulement les chauffeurs et l'ingénieur-mécanicien, mais aussi le conducteur, je crois, étaient sous l'influence de la boisson lorsque l'accident eut lieu. Quelle a été la pénalité imposée ? Le gouvernement a destitué ces employés ; mais aucune autre pénalité n'a été infligée. Or, ces employés auraient dû être envoyés en prison avec travaux forcés.

L'honorable M. WATSON : Le bill qui est maintenant devant nous, ne pourvoit aucunement à cette pénalité. Il s'applique à ceux qui vendent ou donnent de la liqueur enivrante aux employés de chemins de fer, c'est-à-dire aux hommes auxquels la loi actuelle inflige déjà une pénalité.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si un employé ne pouvait obtenir de la liqueur enivrante, il ne pourrait se mettre en état d'ivresse.

L'honorable M. WATSON : L'article 413 prescrit une pénalité contre celui qui absorbe la liqueur.

L'honorable M. DOUGLAS : L'expérience de l'honorable sénateur de Marquette est quelque chose ; mais d'autres que lui peuvent avoir acquis une expérience différente de la sienne. J'ai été témoin, moi-même, d'exemples très différents du magnifique témoignage qu'il a donné pour prouver la sobriété des employés de chemins de fer. Règle générale, le public a raison de se féliciter de la sobriété des employés du chemin de fer canadien du Pacifique, particulièrement ceux de l'ouest ; mais il se produit des cas qui n'arrivent pas à la connaissance de la compagnie, et je suis en faveur de l'amendement qui est maintenant proposé à la loi des chemins de fer, et j'espère que le présent bill sera adopté. Je citerai un exemple dont la date ne remonte à pas plus tard que l'été dernier. Le fait s'est produit à Brandon. Je me trouvais là ; mais vu la difficulté qu'il y avait de me trouver un logement dans la ville, je fus forcé de voyager dans un train encombré, pour arriver chez moi dans la nuit. Or, durant ce voyage, le conducteur, que je connaissais personnellement, me soutint qu'il ignorait que je me trouvais sur le train. Il se trouvait dans le premier wagon, en compagnie de quelques individus possédant de la boisson, et il avait confié le train aux soins du serre-frein. Ce dernier fit marcher le train ; passa une station ; puis une autre, et il fut obligé de faire reculer le train pour permettre à une vingtaine de passagers de débarquer. Puis, le train fut remis en marche en avant. Le conducteur avait oublié de sortir du train, comme c'était son devoir de le faire, afin de donner à l'ingénieur-mécanicien le signal du départ. Je connaissais le moment où le train devait atteindre ma station, et je me tenais sur les degrés extérieurs du wagon avec mon portemanteau à la main, pour être prêt à sauter à terre aussitôt que le train longerait la plate-forme de la station ; mais au lieu d'arrêter, le train passa outre. Je vis des voyageurs sauter hors du train sur la plate-forme de la station. Quelques-uns d'entre eux firent une culbute dans le fossé, et je ne pus voir que leurs talons au lieu de leurs têtes. Je m'adressai immédiatement au conducteur, et l'odeur de la liqueur s'exhalait de lui. Je lui dis : "Vous devriez arrêter le train et nous donner le temps d'en sortir". Il me répondit qu'il venait de commettre une erreur et qu'il ne voulait pas en commettre une autre. C'est pourquoi il nous transporta jusqu'à l'autre station d'où quatre autres voyageurs et moi-même eurent le désagrément de rebrousser chemin, à pied sur la voie ferrée jusqu'à notre station et nos résidences, situées à huit milles de l'endroit où nous étions sortis du train. Or, ce contretemps avait été causé par la boisson enivrante. Mais je ne crois pas que ce cas particulier soit arrivé à la connaissance de la compagnie du Pacifique. Je le rapporterai, peut-être, au chef de service, si j'en ai l'occasion. Je ne crois pas qu'il soit sage d'infliger la plus lourde pénalité dans tous les cas ; mais la compagnie devrait savoir que des hommes usant de boissons enivrantes

ne devraient pas être à son emploi, si elle ne veut pas être ennuyée sans cesse par des accidents du genre de celui que je viens d'exposer. Dans ce dernier cas, le train eût pu dérailler ou venir en collision et plusieurs personnes eussent pu être tuées ou blessées, et qu'est-ce qu'une pénalité de $50 eût représenté à côté des dommages causés ? J'appuirai certainement l'amendement et voterai pour le bill tel qu'amendé.

L'honorable M. PERLEY : Il n'y a qu'une manière de résoudre la difficulté. Ce serait de prohiber l'importation, la fabrication et la vente des liqueurs spiritueuses, et ensuite de punir les personnes qui en feraient usage. Le présent bill est, suivant moi, défectueux. Il dit qu'il ne faut pas vendre de la liqueur enivrante à un employé de chemin de fer pendant qu'il est en fonction. Or, dans nos provinces de l'Ouest l'ingénieur-mécanicien est l'employé le plus important parmi ceux auxquels un train est confié, et il doit être parfaitement sobre. Cet employé reçoit comme salaire un certain prix par mille parcouru et il n'est pas sensé être en fonction jusqu'à ce qu'il prenne la charge de son engin. Or, dès qu'il est monté sur son engin, il ne peut obtenir de la liqueur de qui que ce soit. Cependant, il peut en avoir obtenu une heure avant de se rendre à son engin ; ou bien il peut même en garder avec lui dans l'engin. Dans ce cas vous ne pourriez atteindre l'homme qui lui a vendu cette boisson, parce qu'il ne l'aurait pas vendue pendant que l'employé était en fonction. La même remarque s'applique au conducteur et au chauffeur. Je ne crois donc pas que le présent bill vaille seulement le papier sur lequel il est imprimé.

L'honorable M. McGREGOR : Un employé de chemin de fer est sensé être en fonction sans interruption, puisqu'il est susceptible d'être appelé à tout instant à exercer ses fonctions.

L'honorable M. PERLEY : Le temps de l'ingénieur-mécanicien ne court que pendant qu'il se trouve dans le train.

L'honorable M. CLORAN : Je suis prêt à accepter l'amendement, et si la pénalité était portée à $1,000, je voterais pour cette augmentation. Celui qui vend sciemment de la boisson enivrante à un conducteur, ou à un ingénieur-mécanicien d'un train, mérite d'être frappé d'une très lourde pénalité, et je ferais de cet acte une contravention criminelle même s'il était commis trois heures avant le départ d'un train, au lieu de restreindre la contravention exclusivement au temps pendant lequel l'employé est en fonction. Mais nous ne devons pas par notre législation créer des difficultés aux magistrats. Nous ne devons pas imposer des conditions qui puissent faire déclarer coupables de véritables innocents. J'approuve entièrement l'objet visé par l'honorable sénateur qui a présenté le bill, et je ne condamnerais pas seulement à l'amende, mais aussi à l'emprisonnement toute personne trouvée coupable d'avoir sciemment vendu de la liqueur enivrante à toute personne à laquelle sont confiées des vies humaines. Je suis d'avis que l'article du bill devrait être modifié par insertion avant le mot " vend " du mot " sciemment ", et vous pourriez ensuite infliger une pénalité aussi rigoureuse que vous le voudriez. Je désignerais particulièrement dans le bill les ingénieurs-mécaniciens, les conducteurs, les serre-freins et tous les autres hommes attachés au service du train, y compris les aiguilleurs qui ne portent pas d'insignes. Un aiguilleur peut être employé, tout le jour, au maniement de la glace, et son lunch consiste en une tranche de lard et un morceau de pain. Il entre avec ce menu dans un restaurant voisin où il se fait donner un verre de bière. Comme je l'ai dit, il ne porte aucun insigne ; mais il est un des employés de la compagnie du chemin de fer. Cependant, vous décrétez dans le présent bill que l'hôtelier sera passible d'une amende de $500, ou d'un emprisonnement pour un terme d'une année s'il a vendu un verre de bière à l'homme que je viens de mentionner. Il est extrêmement difficile à un parlement d'adopter une loi applicable uniformément à toutes les circonstances, et je prie par conséquent mon honorable ami (l'honorable sénateur de Wellington) d'accepter ma recommandation et d'insérer le mot " sciemment " dans l'article du bill. Un très petit nombre de débitants de boisson seront atteints par ce bill. Il y en aura, peut-être, trois ou quatre, près de chaque station et un autre dans le village. Un avis devrait être affiché dans ces débits de boisson, les avertissant que, s'ils

vendent ou donnent sciemment de la liqueur spiritueuse à une personne attachée au roulage du train, ils se rendent coupables d'une contravention punissable par une amende et l'emprisonnement. Nous devons faire en sorte qu'il ne soit pas aisé aux délateurs (informers) et à d'autres agents de cette classe de tendre des pièges aux débitants de boisson pour les rendre passibles de l'amende. Nos lois devraient être assez claires pour en rendre faciles l'interprétation et l'application.

L'honorable M. McMULLEN : Si mon honorable ami veut bien relire l'article 413 de l'Acte général des chemins de fer, il trouvera que les aiguilleurs sont compris dans la liste des fonctionnaires auxquels est confié le mouvement d'un train. Mon objet en présentant le bill que nous discutons maintenant est simplement de protéger le public voyageur. Ceux qui voyagent sur les chemins de fer désirent que les trains dans lesquels ils se trouvent soient conduits par des hommes sobres. Je ne veux insinuer rien de blessant contre les ingénieurs-mécaniciens, ou les autres fonctionnaires des compagnies de chemins de fer. Je n'ai pas le moindre doute que nos compagnies de chemins de fer n'essaient de se procurer les meilleurs serviteurs qu'il leur soit possible de trouver, et d'écarter de leur service tout homme adonné à l'usage de boissons enivrantes. Mais cette excellente disposition des compagnies n'atteint pas ceux qui débitent de la boisson enivrante aux employés de chemins de fer. C'est cette classe de débitants que nous voulons atteindre. La pénalité infligée par le statut actuel n'excède pas $50, et c'est au magistrat qu'il appartient de la réduire à sa discrétion, de façon que l'infliction d'une amende de 25 centins et d'un emprisonnement d'une dizaine de minutes puissent satisfaire aux exigences de la loi. Mon honorable ami (l'honorable sénateur de Victoria, l'honorable M. Cloran) voudrait modifier le bill par insertion du mot " sciemment ". Ceux qui vendent de la liqueur spiritueuse doivent savoir ce qu'ils font.

L'honorable M. CLORAN : Comment peuvent-ils le savoir ?

L'honorable M. McMULLEN : Les employés de chemins de fer sont obligés de porter un insigne, et cet insigne est un avis à tous ceux qui les voient qu'ils sont au service de la compagnie du chemin de fer. Dans une occasion précédente, j'ai mentionné les circonstances dans lesquelles s'est produit le malheureux accident arrivé à un train d'excursion sur la courbe du fer à cheval, près de Toronto. Le train fut conduit si rapidement sur cette courbe qu'il dérailla. Les hommes de section, à cet endroit, en voyant la grande vitesse qu'avait le train en arrivant à la courbe, comprirent qu'un accident était inévitable, et non seulement ils s'éloignèrent de la voie ferrée, mais ils cherchèrent leur salut en se sauvant dans un champ. On soupçonne généralement que l'employé qui dirigeait le mouvement du train dans cette circonstance se trouvait sous l'influence de la boisson.

L'honorable M. SCOTT : La chose ne peut s'expliquer autrement.

L'honorable M. McMULLEN : Cet employé admit ensuite que, pendant que son train était arrêté à Owen-Sound, il avait pris un verre de bière.

L'honorable M. McMILLAN : Cette bière devait être forte.

L'honorable M. McMULLEN : Quoi qu'il en soit, l'on croit que cet employé se trouvait sous l'influence de la boisson enivrante. Or, vu que des accidents de cette nature peuvent encore se produire, notre devoir est de prendre des mesures propres à empêcher à l'avenir les débitants de boisson de fournir des liqueurs enivrantes aux employés de chemins de fer. Je n'ai aucun doute que ces employés, généralement, sont sobres et fiables ; mais l'on découvre occasionnellement parmi eux quelques-uns qui usent de ces liqueurs. Je veux par mon bill que la pénalité soit si lourde que les hôteliers s'abstiendront à l'avenir de procurer à ces derniers de la boisson enivrante.

L'honorable M. KERR : Je crois devoir attirer l'attention sur le caractère radical de la proposition de loi qui nous est maintenant soumis. L'honorable sénateur de Wellington prétend que l'hôtelier, vu son expérience, peut toujours reconnaître ses pratiques ; mais les termes du bill sont : " Toute personne ". Supposé qu'un employé de chemin de fer, pendant qu'il est en fonction, soit victime d'un accident, et

qu'un docteur, appelé auprès de lui, prescrive de lui faire administrer une dose de liqueur enivrante pour le ranimer. En vertu des dispositions du présent bill, un magistrat, dans ce cas serait obligé d'imposer la pénalité prescrite par le présent bill. Je conclus que, dans tous les cas de cette nature, une réserve devrait être faite pour permettre au magistrat d'exercer sa discrétion. Mais le bill ne pourvoit aucunement à cette réserve. Si quelque personne que ce soit, dans toutes les circonstances, procure de la boisson enivrante à un employé de chemin de fer pendant qu'il est en fonction, elle est passible de la pénalité rigoureuse infligée par le présent bill. Mais dans certains cas, si le fournisseur de boisson n'avait fait que jouer le rôle du bon Samaritain, l'on devrait donner au magistrat le pouvoir discrétionnaire de n'infliger qu'une légère amende, ou même d'acquitter entièrement l'accusé. La loi actuelle est déjà assez rigoureuse, et il n'y a rien à gagner en lui donnant un caractère draconien.

L'honorable M. FERGUSON : Le promoteur du bill a-t-il avant de le présenter à la Chambre, fait une enquête de l'application de la loi actuelle ? S'est-on plaint de ce que sous l'empire de cette loi, il est difficile d'obtenir une conviction ; ou de ce que, si l'on a obtenu une conviction, elle n'a été de nul effet, ou n'a contribué en rien à remédier au mal. Bref, y a-t-il eu un grand nombre de poursuites d'intentées ? Si l'on peut établir que sous l'application de la loi il a été difficile d'obtenir des condamnations, accompagnées de pénalités dont le minimum est de vingt-cinq piastres, il est raisonnable de croire qu'il sera plus difficile encore d'en obtenir lorsque l'amende et le terme d'emprisonnement seront considérablement augmentés comme on le propose. Puis, si vous ajoutez le mot " sciemment ", vous n'obtiendrez, peut-être, jamais une seule condamnation. Je suis d'opinion qu'un pouvoir discrétionnaire très étendu devrait être conféré au magistrat. Il pourrait être entièrement convaincu que de la boisson a été vendue—et cela sciemment—mais des doutes pourraient encore exister. Ou bien encore, dans le cas où de la boisson aurait été vendue, l'on pourrait avoir des doutes sur l'intention du vendeur, ou sur la question de savoir s'il connaissait que la personne, qui lui a demandé de la boisson était réellement un employé de chemin de fer. Vu toutes ces considérations, le magistrat, revêtu d'un pouvoir discrétionnaire, pourrait imposer une peine très légère ; mais si vous portez à $25 la pénalité minima, il est presque certain que le magistrat se trouvant en présence des considérations que je viens d'exposer, refusera de condamner l'accusé. Il serait donc très important que la Chambre sût aussi approximativement que possible—et il doit y avoir une statistique sur ce sujet—combien de poursuites ont été intentées pour violation de la loi actuelle, et quel a été le résultat de ces poursuites. A-t-on pu obtenir des condamnations ? Et jusqu'à quel point ont-elles remédié au mal ? Les débitants de boisson enivrante ont-ils continué à fournir des liqueurs enivrantes aux employés de chemins de fer en violation de la loi ? La pénalité étant très lourde, si les débitants sont condamnés, ils cesseront, je le présume, de fournir de la boisson aux employés de chemins de fer ; mais si la pénalité est légère, les débitants condamnés seront portés à renouveler la contravention. L'objet que nous avons tous est de prévenir la vente de liqueurs enivrantes aux employés de chemins de fer pendant qu'ils sont en fonctions ; mais quant à la question de savoir si le but que nous visons sera mieux atteint en nous contentant d'appliquer la loi actuelle qu'il ne le sera en décrétant une pénalité plus lourde que celle maintenant établie, mon esprit n'est pas encore fixé sur ce point.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur d'Assiniboïa n'a pas probablement remarqué le fait que le cas du conducteur dont il nous a parlé—et qui lui a fait faire un si désagréable voyage—ne tomberait pas sous l'application du présent bill s'il devient loi. Si l'honorable sénateur veut bien jeter les yeux sur l'article 413 de l'Acte général des chemins de fer, il trouvera que ce conducteur serait, en vertu des dispositions de cet article, passible d'une pénalité de $400, ou d'un emprisonnement de cinq années, ou des deux peines à la fois. Le bill qui est maintenant devant le comité n'est aucunement nécessaire, selon moi, pour atteindre le cas auquel mon honorable ami a fait allusion. La liqueur enivrante mentionnée par mon honorable ami, fut

fournie par un des voyageurs qui se trouvaient sur le train, et il est bien probable que le matin suivant, ce voyageur se trouvait dans une autre province, et il eût été impossible de l'atteindre. Pour ce qui regarde le malheureux accident arrivé près d'Owen-Sound, l'on serait porté à croire—et que l'on ne prenne pas cette remarque en mauvaise part—que l'honorable sénateur de Wellington était fortement sous l'impression, en le racontant, que le conducteur avait pris de la boisson enivrante ; mais d'après ce que je puis voir, aucune preuve n'existe à l'appui de cette hypothèse. N'est-il pas possible, en effet, que le conducteur ait pu être momentanément privé de la plénitude de sa raison ; ou que ses nerfs lui aient fait entièrement défaut ? Un accident est arrivé, et l'on a dit que le conducteur ne se trouvait pas dans le moment en charge du mouvement ; mais que c'était l'ingénieur-mécanicien qui en était chargé. Ceux qui connaissent les devoirs d'un ingénieur-mécanicien, savent que cet employé, arrivé à un certain âge, finit par manquer de nerf.

L'honorable M. WATSON : La preuve faite dans ce cas a établi que le frein à air comprimé a cessé de fonctionner ; mais personne n'a allégué que l'ingénieur-mécanicien se trouvait sous l'influence de la boisson. C'est le frein à air comprimé qui a fait défaut en descendant la rampe.

L'honorable M. WILSON : Je voudrais demander à l'honorable sénateur de Wellington s'il était en état de nous montrer que le rapport de l'enquête faite par le coroner sur cet accident arrivé à la courbe du fer à cheval déclare que cet accident a été causé par l'état d'ivresse dans lequel se trouvaient l'ingénieur-mécanicien, le conducteur, les serrefreins et autres employés ? C'est sur ce prétendu fait d'ivresse que cet honorable sénateur s'est particulièrement appuyé pour justifier la présentation de son bill et l'augmentation de la pénalité. Il me semble que si nous adoptions le présent bill, nous porterions atteinte à la bonne législation que nous possédons déjà sur le sujet en question. Sous l'empire de la loi actuelle la fixation du montant de l'amende est laissée dans une grande mesure à la discrétion du magistrat. Allez-vous retirer aux magistrats—cette classe d'hommes intelligents—tout pouvoir discrétionnaire lorsqu'il s'agira d'affaires de la nature de celle qui nous occupe présentement ? Je sais que, dans Ontario les magistrats savent discerner intelligemment les cas où ils doivent infliger une pénalité rigoureuse ou légère. Il peut arriver, dans nombre de circonstances, des accidents à un ingénieur-mécanicien ; à un conducteur, à un serre-frein, ou à tout autre employé de chemin de fer, pendant qu'ils sont en fonction. Ou bien, ces employés peuvent être avancés en âge. Leurs forces physiques peuvent être affaiblies jusqu'à un certain point. L'honorable sénateur voudrait-il que, dans un cas de cette nature, l'employé ne pût recourir occasionnellement à un stimulant quelconque ? Voudrait-il que cet employé affaibli se tînt à son poste jusqu'à ce qu'il tombe d'inanition, ou sous l'effet de l'épuisement plutôt que de lui permettre de prendre un demi verre de vin, ou une petite quantité de stimulant pouvant remplir un dé à coudre ? Le présent bill interdit absolument à tout médecin d'administrer à cet employé une simple goutte de liqueur enivrante. Est-il raisonnable d'édicter une loi aussi draconienne que le sera ce bill s'il devient un chapitre de nos statuts ? L'honorable sénateur est-il assez inhumain pour laisser épuiser un employé de cette catégorie plutôt que de lui permettre d'user de liqueurs spiritueuses simplement sous forme de dose médicinale ? Quels sont ceux qui ne tiennent pas à la sobriété de leurs employés ? L'honorable sénateur ne sait-il pas que les compagnies de chemins de fer ont intérêt à ce que leurs employés se tiennent sobres et attentifs à leurs devoirs, pendant que leurs trains sont en mouvement, tout autant qu'un magistrat ; tout autant que l'honorable sénateur, lui-même, ou son propre bill. Le compagnie est tenue responsable de toutes les pertes et de tous les accidents qui peuvent arriver à ses trains ,et, d'après ce que j'en sais, pour se protéger, elle-même, elle a le soin de n'employer que de bons hommes. Si un ingénieur-mécanicien, un serre-frein, un chauffeur, ou un conducteur a été trouvé dans un état d'ivresse, la compagnie le destitue immédiatement. Je réside, moi-même, dans une cité desservie par des chemins de fer, et, là, les employés de ce chemin ne voudraient pas se laisser voir dans un débit de

boisson, et pourquoi ? Ce n'est pas qu'ils redoutent l'amende de $25 ou de $50 ; mais ils auraient peur de perdre leur situation. Ils sont donc intéressés ainsi à ne pas user de boisson enivrante, et les compagnies de chemins de fer sont, elles aussi, intéressées à ce que chacun de leurs employés observent exactement la loi relativement à l'usage de liqueurs spiritueuses.

Mon honorable ami (l'honorable sénateur de Hastings), a présenté des amendements. Quel effet auront-ils s'ils sont adoptés ? Rendront-ils plus prudentes les compagnies de chemins de fer qu'elles ne le sont dans le choix de leurs employés ; ou empêcheront-ils ceux-ci d'user de liqueur spiritueuse en leur inspirant la crainte d'être condamnés à l'amende ? Je ne le crois pas. Je crois que nous ferions mieux de les laisser tranquilles. Si aucune poursuite n'a été intentée sous le régime de la loi actuelle, que faut-il blâmer ? Je sais que des poursuites ont été intentées récemment ; des employés de chemins de fer ont été trouvés coupables d'avoir enfreint la loi, et les coupables ont été punis par nos tribunaux conformement à la loi. Mon honorable ami (l'honorable sénateur de Hastings) a dit : Oh ! ils ont été envoyés en prison où ils ne sont restés que pendant quelques minutes ; ou on leur a permis de reprendre leur liberté sur une suspension de sentence.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. WILSON : L'honorable sénateur de Hastings (sir Mackenzie Bowell) a droit à notre admiration pour avoir laissé présentement passer une occasion d'attaquer le gouvernement actuel ; ou, plutôt, peut-être a-t-il droit à nos condoléances pour cette omission. Nous savons tous que c'est une chose qui lui tient beaucoup au cœur et qui le met sans cesse aux aguets pour la saisir au passage le mieux qu'il le peut. J'avoue qu'il ne manque pas d'habileté dans ce rôle. Je le sais par expérience —le connaissant depuis bien longtemps. J'ai souffert, moi-même, de ses attaques avant aujourd'hui,et je connais parfaitement la nature des blessures qu'elles infligent. Si l'amendement proposé par lui était adopté, il ne produirait certainement pas l'effet qu'il en attend. Je m'opposerai donc au bill même tel qu'amendé comme on le propose. Nous devrions, selon moi, laisser la loi actuelle telle qu'elle est.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Le gouvernement est tout à fait en sûreté tant qu'il aura pour le défendre un homme comme celui qui vient de reprendre son siège.

L'honorable M. WATSON : Je propose que le comité lève sa séance.

L'honorable M. CLORAN : J'aimerais à pouvoir donner mon appui à la suggestion faite par l'honorable sénateur de Toronto. C'est un homme de loi et il sait quel effet aurait devant un tribunal la loi amendée comme il le voudrait. Son interprétation me paraît très juste, et je tiens à dire une fois de plus que je ne suis pas opposé au présent bill ; mais je voudrais que la Chambre adoptât une loi pouvant être appliquée, et que nos magistrats ne seront pas tentés d'éluder. J'attire l'attention sur la phraséologie du bill, qui dit :

> Toute personne qui vend, donne ou cède des boissons spiritueuses ou enivrantes. . .

La personne en question sera peut-être votre mère, votre tante, ou un hôtelier, ou tout autre particulier, et cette personne sera responsable aux termes de la loi. Ces termes sont trop généraux et vagues pour permettre aux tribunaux d'appliquer la loi. Le bill dit :

> Toute personne qui vend, donne ou cède des boissons spiritueuses ou enivrantes à un serviteur ou employé d'une compagnie, pendant qu'il est en fonctions.

Si je connais bien la position de M. Saughnessy, c'est un homme qui est pour ainsi dire en fonction pendant les vingt-quatre heures de la journée. C'est un employé et un serviteur de la compagnie, et si un hôtelier lui vendait un verre de liqueur forte, il serait passible d'une amende ou d'un emprisonnement, et M. C. N. Hays se trouve dans une position analogue. Or, il n'y a aucune distinction à faire entre eux et les autres employés de la compagnie de chemins de fer qu'ils servent.

L'honorable M. McMULLEN : L'honorable sénateur aurait dû lire l'Acte général des chemins de fer avant de parler comme il vient de le faire. Il devrait être mieux renseigné qu'il paraît l'être—lui qui nous parle en qualité d'avocat ou d'homme de loi.

L'honorable M. CLORAN : Si j'avais à plaider sur ce point devant un magistrat, il serait obligé d'admettre que j'ai raison. Ce sont tous deux des employés, et le magistrat les considéreraient comme de simples employés, de simples serviteurs de la compagnie. Vous devriez désigner les hommes auxquels il sera interdit de vendre des liqueurs spiritueuses. Vous devriez désigner aussi ceux qui ne pourront pas procurer ces liqueurs, c'est-à-dire, les hôteliers et les débitants non pourvus de permis. Le présent bill est trop général et trop vague. Les tribunaux, s'ils devient loi, ne l'appliqueront pas. Vous dites : "A un serviteur de la compagnie". Les magistrats ne se guideront pas d'après ces termes. Quel est le magistrat qui condamnera un pauvre homme, ou qui infligera à un hôtelier un emprisonnement d'un an et cinq cents piastres d'amende parce qu'il aura donné un verre de bière à un homme qui aura travaillé longtemps sur un train de chemin de fer ?

L'honorable M. CHOQUETTE : C'est ce que veut déjà la loi, et à quoi sert de parler inutilement comme on le fait maintenant. Ce qui est signalé est déjà prévu par la loi, et le présent bill ne fait qu'augmenter la pénalité.

L'honorable M. CLORAN : Le terme d'un an d'emprisonnement est trop long, et le chiffre de $100 pour l'amende est trop élevé. Je suis prêt à accepter un terme d'emprisonnement d'un an sans amende additionnelle, modifiez le bill de manière qu'il s'applique à tout hôtelier—autorisé, ou non autorisé—qui vend de la liqueur spiritueuse à un employé d'un train en mouvement et désignez ces personnes. La loi ainsi rédigée serait mise en vigueur par les tribunaux, et ceux-ci pourraient aisément l'interpréter comme elle doit l'être.

L'honorable M. SCOTT : Les arguments que je viens d'entendre s'appliquent principalement à la loi actuelle et non au présent amendement, puisque ce dernier réduit l'amende et le terme d'emprisonnement dans l'espoir que, grâce à cette réduction, il sera adopté et mis en vigueur. On a cité une cause dans laquelle le magistrat a tourné en ridicule l'Acte général des chemins de fer en n'infligeant qu'une amende de vingt-cinq centins et un terme d'emprisonnement de dix minutes. L'objet du présent bill est de prévenir toute interprétation de cette nature. Il y a des magistrats qui sont antipathiques au mouvement de tempérance ; il y en a même qui, après tout, sont de bons enfants et peuvent, eux-mêmes, de temps à autre, se sentir le besoin de se stimuler. Ces magistrats ne sont pas toujours disposés à imposer une amende à ceux qui font comme eux. L'objet de l'amendement est de rendre efficace l'article 414 de l'Acte général des chemins de fer. Cet article a été inséré dans l'Acte des chemins de fer à la demande des autorités des chemins de fer, et celles-ci ont cru que son adoption était de la plus haute importance, parce qu'il est notoire qu'il y a toujours eu dans le passé des cabarets situés dans le voisinage des stations de chemins de fer, et le propriétaire du cabaret a toujours compté beaucoup sur la clientèle se composant des hommes au service des chemins de fer. Je parle de ce sujet avec connaissance de cause—connaissance que me donnent une quarantaine d'années d'expérience. Ces cabarets ont toujours été la terreur des autorités des chemins de fer, parce qu'ils sont constamment une tentation d'offrir à tout employé de ces chemins un verre, deux verres et même trois verres de boisson.

La nécessité du statut actuel relatif à la boisson a été prouvée à maintes et maintes reprises, et il est resté en vigueur jusqu'aujourd'hui. On demande maintenant au Sénat de le rendre plus efficace en réduisant l'amende et le terme d'emprisonnement. Il ne me semble pas que $25 soient une amende minima trop élevée. De combien plus voudriez-vous la réduire encore ? Voudriez-vous porter l'amende à $5, ou $10 ? Ce serait tout simplement ridicule à première vue ; mais avec l'amendement de l'honorable sénateur de Hastings la loi actuelle sera améliorée et rendue beaucoup plus efficace qu'elle ne l'était.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur de Portage-la-Prairie a proposé que la séance du comité soit levée.

L'honorable M. McSWEENEY : J'appuie la motion.

L'honorable M. McMULLEN : La Chambre comprend que si cette motion est adoptée, le bill est tué par là même.

La question ayant été posée sur la motion, le comité se divise comme suit :

Pour 23, contre 13.

Le comité lève sa séance.

"SASKATCHEWAN POWER COMPANY (BILL).

L'honorable M. WATSON (en l'absence de l'honorable M. Davis) : Je propose la deuxième lecture du bill (O) intitulé : "Loi constituant en corporation la "Saskatchewan Power Company" (Limitée).

L'honorable M. POWER : Nous avons eu quelque chose à faire avec la compagnie de force motrice qui a entrepris d'exploiter la rivière Saskatchewan. C'est une des grandes routes d'eau du pays, et l'honorable sénateur qui a proposé la deuxième lecture a maintenant le devoir d'expliquer la nature du présent bill.

L'honorable M. WATSON : Cette compagnie demande l'autorisation de construire un ou plusieurs barrages sur la rivière Saskatchewan, à ou près de Saskatoon. Le bill pourvoit en outre au passage de bateaux à vapeur, et au flottage du bois. Le principal objet du bill est d'ériger un barrage à cet endroit dans le but de créer une force hydraulique. Toutes les précautions sont prises dans le bill pour protéger les intérêts privés.

L'honorable M. SCOTT : Y a-t-il maintenant de la navigation sur cette rivière à cet endroit ?

L'honorable M. McMULLEN : Quelles précautions prenez-vous contre les inondations ? Le bill y pourvoit-il ? Le bill autorise la construction d'un barrage qui retiendra un volume considérable d'eau et qui débordera. Le bill prévoit-il cette éventualité ?

L'honorable M. CASGRAIN : Les bords de la rivière Saskatchewan sont très élevés.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Le présent bill est-il la contre partie du bill soumis au comité, l'année derhière et demandant la concession de pouvoirs extraordinaires ? Ce bill fut rejeté.

L'honorable M. POWER : Non. Vous voulez parler du bill Conmee.

L'honorable M. SCOTT : Si les opérations de la compagnie sont de nature à nuire à la navigation, un permis du ministre des Travaux publics sera naturellement requis ?

L'honorable M. WATSON : Oui.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

LOI CONCERNANT LES ARPENTAGES ET ARPENTEURS FEDERAUX.

(Rapport du comité.)

La Chambre se forme en comité général pour l'examen du bill (9) intitulé : "Loi concernant les arpentages des terres publiques du Canada et les arpenteurs fédéraux.

(En comité.)

22. Quiconque a été dûment autorisé par certificat, diplôme ou brevet à exercer la profession d'arpenteur dans quelque partie des possessions de Sa Majesté autre que les provinces du Canada, et a eu, comme arpenteur ou élève arpenteur, au moins deux ans de pratique (dont au moins six mois ont été passés sur le terrain), a droit d'obtenir un brevet d'arpenteur fédéral après avoir passé l'examen sur les matières prescrites par la présente loi pour les examens des aspirants à l'étude en qualité d'élèves stagiaires et aux brevets d'arpenteurs fédéraux, et en produisant une déclaration sous serment d'un arpenteur fédéral suivant la formule C de l'annexe de la présente loi, avec sa propre déclaration sous serment, suivant la formule D de ladite annexe, portant que l'aspirant a, outre le service susdit, servi sous lui pendant un an, y compris au moins six mois de pratique effective avec lui sur le terrain.

2. Si, afin d'obtenir cette autorisation dans quelque partie des possessions de Sa Majesté, cette personne a passé sur quelque ou quelques matières un examen que la Commission juge être suffisamment semblable à l'examen prescrit par la présente loi en la ou les mêmes matières, la commission peut, à discrétion, exempter cette personne d'un nouvel exament sur ces matières.

L'honorable M. CASGRAIN : J'attire l'attention sur le fait que cet article ne se trouvait pas dans le bill présenté l'année dernière. C'est un nouvel article que je ne considère pas comme une amélioration, et je ne crois pas qu'il doive être maintenu dans le présent bill. Je propose, donc, appuyé par l'honorable sénateur de Toronto, que cet article soit retranché.

L'honorable M. POWER : Je crois que l'honorable sénateur n'a pas exposé exactement les faits. Je n'ai pas sous les yeux

le bill présenté, l'année dernière ; mais je constate que la loi actuelle concernant les terres fédérales, qui se trouve dans les statuts revisés, contient cette même disposition. L'article 31 de la loi des terres fédérales—statuts revisés—se lit comme suit :

31. Quiconque démontre, à la satisfaction du bureau des examinateurs, qu'il a été dûment admis à la profession d'arpenteur, dans toute partie des possessions de Sa Majesté autre que les provinces du Canada, et qu'il a eu au moins deux ans de pratique comme arpenteur ou clerc d'arpenteur, durant lequel temps il a été au moins six mois sur le terrain, a droit à une commission après avoir subi l'examen sur les matières prescrites par la présente loi, en produisant une déclaration sous serment d'un arpenteur fédéral suivant la formule C, que l'aspirant a, outre le service ainsi qu'il est dit plus haut, servi sous lui pendant un an, y compris au moins six mois de pratique réelle avec lui sur le terrain.

C'est, comme on le voit, justement la même chose. Telle est la loi actuelle.

L'honorable M. SCOTT : Je ne m'oppose pas à ce que l'article 22 du présent bill soit retranché, parce qu'il tend à établir une distinction au préjudice des arpenteurs provinciaux en accordant des privilèges plus étendus aux arpenteurs étrangers qu'à ceux de notre pays, et j'ai consenti à ce qu'il fût retranché.

L'honorable M. POWER : Je regrette beaucoup que l'honorable secrétaire d'Etat ait consenti à cette amputation, parce qu'en agissant ainsi, c'est-à-dire en excluant des arpenteurs habiles qui nous viennent de quelques autres parties des possessions de Sa Majesté, nous adoptons une politique mesquine.

L'honorable M. SCOTT : Aucun incident de cette nature ne s'est encore produit, puisqu'aucun arpenteur d'autres parties des possessions de Sa Majesté n'a encore demandé à exercer sa profession, ici, et il n'est pas probable qu'une demande de ce genre soit jamais faite.

L'honorable M. POWER : L'article 22 du présent bill ne fait donc aucun tort à nos arpenteurs.

L'honorable M. SCOTT : Oui, il en fait. Il y a à croire que nous voulons faire une distinction préjudiciable aux arpenteurs provinciaux. L'honorable sénateur s'est prononcé, hier, dans un sens opposé à ce qu'il vient de dire.

Hon. M. POWER.

L'honorable M. POWER : L'honorable ministre se trompe. La loi actuelle décrète que :

Quiconque a eu au moins deux ans de pratique comme arpenteur ou clerc d'arpenteur . . . a droit à un brevet d'arpenteur fédéral après avoir subi l'examen sur les matières prescrites par la présente loi, etc

Je voudrais maintenant savoir si l'arpenteur étranger est mieux traité en Canada que l'arpenteur canadien ?

L'honorable M. SCOTT : Il est inutile de perdre notre temps à discuter cet article de l'Acte des terres fédérales, vu que j'ai consenti à le retrancher du présent bill par déférence pour les arpenteurs provinciaux qui ont cru que nous voulions par cet article accorder des privilèges plus étendus à des arpenteurs étrangers qu'à eux-mêmes.

L'article est retranché.

Article 44.

44. Les townships sont numérotés par ordre régulier à partir de la frontière internationale, ou du quarante-neuvième parallèle de latitude, en allant vers le nord, et sont disposés, dans le Manitoba, par rangs numérotés, à l'est et à l'ouest d'une certaine ligne méridienne appelée le " méridien principal ", et tracée, en l'an mil huit cent soixante-neuf, dans la direction septentrionale, à partir d'un point situé sur le quarante-neuvième parallèle de latitude nord, à dix milles ou environ à l'ouest de Pembina ; et par rangs numérotés partant des autres lignes méridiennes initiales que le ministre enjoint d'établir, lesquelles lignes méridiennes sont appelées le deuxième, le troisième, le quatrième méridien, et ainsi de suite, suivant leur numéro d'ordre, en gagnant l'ouest à partir du méridien principal.

L'honorable M. POWER : Une omission très sérieuse a été commise dans cet article. Il ne s'applique apparemment qu'à la revenir à la charge, tous les jours, pour dans l'acte original contient ces mots :

" Et dans les provinces de Saskatchewan et d'Alberta ; les Territoires du Nord-Ouest et le Territoire du Yukon, par rangs numérotés ? . . .

C'est, je le répète une omission très importante.

L'honorable M. SCOTT : On m'a dit que ces mots ont été omis intentionnellement par le ministère de la Justice, vu qu'ils s'appliquaient aux terres fédérales situées à l'ouest du Manitoba sans nommer aucune localité en particulier.

L'honorable M. POWER : Si ces termes signifient : ailleurs que dans le Manitoba ", j'admets qu'ils pourraient être retranchés ; mais si les honorables sénateurs veulent bien jeter les yeux sur le bill, ils verront que cet article s'applique au Manitoba. Si vous dites à la onzième ligne : " Ailleurs que dans le Manitoba ", vous donnerez à la disposition toute la portée requise.

L'honorable M. CASGRAIN : Le Manitoba est la seule province dans laquelle les cantons (townships) sont disposés à l'est et à l'ouest du méridien. En dehors du Manitoba les rangs numérotés sont tous disposés en gagnant l'ouest.

L'honorable M. POWER : Il n'y a aucun doute sur ce point ; mais l'article 44 du présent bill ne le dit pas.

L'article est amendé tel que suggéré et adopté.

L'honorable M. ELLIS, au nom du comité, rapporte le bill avec des amendements qui sont agréés.

ALBERTA NORTHERN RAILWAY COMPANY (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. TALBOT : Je propose la deuxième lecture du bill (44) intitulé : Loi constituant en corporation la compagnie dite " The Alberta Northern Railway Company ".

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Cette entreprise n'est-elle pas située exclusivement dans les limites de la province d'Alberta ?

L'honorable M. TALBOT : Je le crois ; mais l'intention est d'étendre cette voie ferrée jusque dans la province de la Colombie-Anglaise.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Les Plaines de Kootenay (Kootenay-Plains) sont-elles situées dans la Colombie-Anglaise ?

L'honorable M. TALBOT : Elles sont situées près de la frontière entre les deux provinces.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (R) intitulé : " Loi concernant la la compagnie dite The Manitouline and North Shore Railway Company ".—(L'honorable M. Kerr.)

Bill (S) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Pacific and Atlantic Railway Company ".—(L'honorable M. Kerr.)

RAPPORTS EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY : Je voudrais savoir si l'honorable secrétaire d'Etat est en possession de quelques-uns des rapports que j'ai demandés au cours de la présente session.

L'honorable M. SCOTT : Non, et je le regrette. J'ai demandé, hier et aujourd'hui, ces rapports. Ce qui les retarde est le fait que quelques-uns des renseignements demandés doivent être obtenus du dehors.

L'honorable M. LANDRY : Je n'oublierai pas ces rapports, et je me propose de revenir à la charge, tous les jours, pour en avoir des nouvelles.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à 3 heures p.m., demain.

SENAT.

Séance du jeudi, 13 février 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable M. CASGRAIN, au nom du comité des chemins de fer, télégraphes et ports, fait rapport du bill à l'effet de modifier la loi des chemins de fer avec des amendements.

Il dit : On remarquera, en lisant les amendements, que, bien que le principe du bill ne soit pas changé, bien que toutes les garanties offertes par le premier bill transmis au comité des chemins de fer aient été maintenues, il a été fait pour la commis-

sion des chemins de fer une disposition permettant la mise en vigueur du bill, et, comme la chose est très importante, on m'a fait remarquer que ce rapport devrait être pris en considération jeudi prochain, afin de donner plus de temps aux honorables sénateurs de l'étudier.

L'honorable M. DAVIS : Le présent bill, étant un bill d'intérêt public, sera-t-il soumis au comité général de la Chambre ?

L'honorable M. CASGRAIN : C'est un bill d'intérêt public et, si je comprends bien, il doit être soumis au comité général de la Chambre avant de subir sa troisième lecture.

L'honorable M. CLORAN : Est-ce que le comité, en discutant ce bill et en anticipant sur l'amendement proposé dans le bill venu de la Chambre, s'est demandé si les compagnies de chemins de fer ont le temps de faire ce qu'exigent d'elles cette Chambre-ci et l'autre Chambre ?

L'honorable M. CASGRAIN : Je crois que les compagnies de chemins de fer étaient représentées là. Toutes ces compagnies étaient représentées par un avocat, M. Chrysler, et elles n'ont aucunement protesté.

L'honorable M. CLORAN : Y ont-elles songé ?

L'honorable M. CASGRAIN : Au fait, elles ont paru en faveur de l'amendement.

L'honorable M. FERGUSON : Est-ce la motion qui sera discutée, jeudi prochain, par le comité général de la Chambre ?

L'honorable M. POIRIER : Non, par la Chambre.

L'honorable M. WILSON : Puis-je demander à l'honorable président, comme il ne s'agit pas seulement du rapport du comité, et comme le bill est une mesure d'intérêt public, que la motion ne soit pas discutée dans un comité général.

L'honorable M. POWER : Certainement.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Non, ce n'est pas la motion qui est devant le président.

L'honorable M. WILSON : Je voulais savoir de l'honorable sénateur si sa motion contiendrait les deux ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL Je conseillerais à l'honorable sénateur, pour satisfaire l'opinion de la Chambre, de modifier sa motion pour qu'elle soit soumise à un comité général de la Chambre, au lieu de faire une motion demandant l'adoption du rapport. Si j'ai bien compris la motion de l'honorable président du comité des chemins de fer, elle demande que le rapport soit pris en considération par le comité général de la Chambre. S'il en est ainsi, et si nous nous en tenons aux règles, aucun sénateur ne peut parler plus d'une fois. Quand cette motion fut lue, il aurait pu être fait un amendement tendant à demander qu'elle fût soumise au comité général. Nous aurions pu alors la discuter.

L'honorable M. CASGRAIN : Il n'y a maintenant devant la Chambre que la motion demandant que ce rapport soit pris en considération jeudi prochain. Après qu'il aura été pris en considération, s'il est approuvé, le sénateur pourra ensuite le soumettre au comité général.

L'honorable M. CASGRAIN : Pourquoi ne pas la soumettre tout de suite ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si vous la prenez en considération et si vous adoptez le rapport, cela met fin à tout.

L'honorable M. SCOTT: Le seul moyen rationel à prendre ce serait de le soumettre au comité général avec la recommandation du comité des chemins de fer.

L'honorable M. CASGRAIN: La règle 88 est celle qui traite du sujet.

L'honorable M. CLORAN: Si je comprends bien, la chambre désire soumettre le bill au comité général de la chambre.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous nous occupons d'un bill d'intérêt public, et généralement un bill d'intérêt public n'est pas soumis à un comité spécial, mais à un comité général de la chambre. Comme vous l'avez soumis à un comité spécial, je ferai remarquer que le rapport devrait être pris en considération par le Sénat ou par le comité général de la chambre. Ma motion demande que le rapport soit pris en considérataion par le Sénat jeudi prochain.

L'honorable M. WILSON: Si cette motion s'applique simplement aux amendements faits au bill, et si nous adoptons cette motion et si les amendements faits par le comité des chemins de fer devaient être acceptés et si le bill est adopté tel qu'amendé, il ne peut être soumis à un comité général de la Chambre.

L'honorable M. POWER: Tout bill d'intérêt public doit être soumis au comité général, et lorsque le rapport nous arrivera jeudi, l'honorable sénateur pourra proposer son adoption. Elle sera prise en considération et le bill et le rapport du comité devront tout naturellement être soumis au comité général.

L'honorable M. FERGUSON: Ce qu'a proposé l'honorable secrétaire d'Etat réglerait la question. Le bill serait transmis au comité général, après quoi un rapport sur le tout serait fait. L'honorable sénateur d'Halifax a dit vrai, en citant la règle, lorsqu'il a prétendu que tout bill d'intérêt public devrait être soumis au comité général; mais ce bill ou un semblable n'a pas été traité avec tant d'égards l'année dernière, et une motion demandant qu'il fût soumis au comité général a été rejetée. Cependant il y a maintenant divergence d'opinions à ce sujet, et j'edmets avec l'honorable sénateur, que le bill ayant été lu une deuxième fois, devant cette Chambre, il devra, quand il reviendra du comité permanent, être soumis au comité général, et, en adoptant la proposition de l'honorable secrétaire d'Etat, nous pouvons arriver à cela immédiatement.

L'honorable M. POIRIER : Supposons qu'au lieu de proposer que ce rapport soit pris en considération jeudi prochain, la motion, comme cela se fait d'habitude, demande qu'il soit pris en considération aujourd'hui ?

L'honorable M. POWER : La motion serait déclarée irrégulière.

L'honorable M. POIRIER : Le rapport serait pris en considération par le comité général, et la Chambre pourrait le renvoyer au comité spécial, ou bien l'accepter et le soumettre au comité général; mais le fait que la prise en considération de ce bill est remise à jeudi ne change en quoi que ce soit la procédure suivie en pareils cas. La motion du président du comité est donc régulière, aussi régulière pour jeudi prochain sans doute,—si aucune objection n'est soulevée—que s'il proposait que le rapport soit pris en considération immédiatement.

L'honorable M. CLORAN : Je suis absolument de l'avis du leader du gouvernement, qui a dit qu'il est aussi bon de laisser savoir à la Chambre que le bill sera soumis au comité général sans aucune procédure et je dirai aussi que si l'honorable président du comité a le droit de proposer la chose, il devrait le faire. C'est son devoir en face des opinions qui ont été exprimées.

L'honorable M. POWER : Nous ne sommes pas censés savoir que le comité a réellement fait un rapport. Nous devons, pour procéder régulièrement, disposer du rapport du comité à la date fixée par la Chambre, après quoi nous pourrons nous occuper de tout le reste.

L'honorable M. LANDRY : Le président du comité nous a dit que le bill a été rapporté avec des amendements. Le bill est donc revenu devant la Chambre.

Le PRESIDENT : Je dois lire la motion qui a été mise entre mes mains, mais je crois qu'elle donnera lieu à deux discussions, quand une seule serait suffisante si la motion était adoptée. Si le rapport du comité est pris en considération par la Chambre et adopté, à quoi servirait-il de le soumettre au comité général de la Chambre ? La motion aurait dû demander que le bill fût soumis au comité général pour y être discuté jeudi prochain; mais un point d'ordre a été soulevé, et il n'y a qu'une motion.

L'honorable M. CLORAN : Je proposerai un amendement.

L'honorable M. YOUNG : Ayant agi comme parrain——

L'honorable M. POWER : Comme beau-père.

L'honorable M. YOUNG : J'ai dit, l'autre jour, que le bill, étant devant la Chambre, devrait être transmis à un comité spécial, ce qui semble être l'avis de la droite et de la gauche. Pour résoudre la difficulté, la proposition de Son Honneur le président est absolument juste et je

donne avis que je proposerai, jeudi prochain, que la Chambre se forme en comité général pour étudier le rapport du comité des chemin de fer sur le présent bill.

L'honorable M. LANDRY : Je ne donne pas un avis de motion ; mais je propose en amendement que ce rapport soit soumis au comité général de la Chambre, jeudi prochain.

L'honorable M. ELLIS : La courtoisie voudrait que le rapport du comité fût soumis à la Chambre. Quelle que soit la difficulté qui surgisse à ce sujet, c'est la véritable ligne de conduite à suivre. Après que nous aurons disposé de cette motion, nous ferons comme nous l'entendrons. Le fait que cela peut donner lieu à deux discussions ne doit pas nous empêcher de suivre la procédure ordinaire.

L'honorable M. SCOTT : Si nous devons nous occuper d'abord du rapport, la Chambre doit l'adopter, si la majorité l'approuve. Il ne servira de rien de se former ensuite en comité général. Assurément, nous devons soumettre le bill et le rapport du comité au comité général de la Chambre. Personne n'est lié par cela.

L'honorable M. POIRIER : Je considère que l'amendement est irrégulier. Avant de pouvoir soumettre un bill à un comité général ou à un comité permanent, il doit être pris en considération, et l'amendement ne fait que rendre confuse la motion principale, et, à mon avis, est irrégulière. Que la prise en considération soit ajournée ou que la procédure ordinaire soit suivie, la Chambre doit être saisie du bill, ce qui n'a pas eu lieu. Nous devons en être saisis, et le renvoyer au comité ; le comité général le rejette ou l'adopte ; il en fait ce qu'il veut ; mais, avant de faire cela, il faut en être saisis.

L'honorable M. BEIQUE : Je crois que nous sommes d'avis que finalement le comité général de la Chambre devra discuter le présent bill, et il me semble que nous perdons beaucoup de temps à discuter cette question. Quoi qu'il en soit, je pense que le point d'ordre est bien soulevé. Le rapport du comité est devant nous, et nous devons d'abord décider s'il doit être pris en considération par la Chambre. Après que cela aura été décidé, il sera demandé dans la motion qu'il soit pris en considération à cette date ; et il sera ensuite demandé s'il sera considéré ou non par le comité général de la Chambre.

L'honorable M. POIRIER : C'est mon avis.

L'honorable M. BEIQUE: Et cela ne sera décidé qu'à ce moment-là. C'est aller trop vite en besogne que de faire ce que demande la motion.

L'honorable M. LANDRY : En réponse à l'objection qui a été soulevée, je dirai à mon honorable ami que la Chambre est en possession du rapport du moment que le président ordonne que le rapport soit lu à la table.

L'honorable M. POIRIER : Oh ! non.

L'honorable M. LANDRY : La Chambre est en possession du rapport. Le président du comité dépose le rapport, et le président consulte la Chambre et ordonne que le rapport soit produit.

L'honorable M. POIRIER : Et ensuite le président pose la question : " Le rapport sera-t-il adopté " ?

L'honorable M. LANDRY : Je désire expliquer mon point d'ordre, et je ne veux pas être interrompu. Je sais ce que j'ai à dire, et je ne dirai pas ce que l'honorable sénateur voudrait me faire dire. Le rapport sur la table ; ensuite viendra une motion demandant que le rapport soit pris en considération à une date ultérieure; mais il est en la possession de la Chambre. La Chambre sachant que la prise en considération de ce rapport aura pour effet une décision tendant à dire qu'il doit être renvoyé au comité, peut ordonner immédiatement qu'il soit transmis à un comité.

L'honorable M. BEIQUE : Est-ce que la motion en amendement ne dit pas simplement ceci : " qu'en effet, lorsque ce rapport sera pris en considération, il devra l'être par le comité général de la Chambre ". Voilà virtuellement ce qu'elle dit, et la motion en amendement est prématurée.

L'honorable M. LANDRY : A quelle conclusion arrivera-t-on, lorsque sera faite la motion demandant qu'il soit transmis de nouveau au comité ? On viendra à la même conclusion : l'enlever à la Chambre pour le soumettre à un comité.

L'honorable M. FERGUSON : Je crois que le point d'ordre n'est pas bien soulevé. La motion demande qu'il soit soumis à la considération de la Chambre. Assurément il doit être en notre possession avant que nous puissions faire cet ordre ; et l'amendement tend à demander qu'il soit pris en considération par un comité général de la Chambre. Nous avons le droit de dire que nous ferons l'une ou l'autre chose, et si nous décidions qu'il doit être pris en considération par un comité général, ce serait admettre implicitement qu'il ne peut être soumis au comité, parce que nous avons décidé qu'il devait être considéré par un comité général de la Chambre au lieu de l'être par le Sénat.

L'honorable M. POWER : Je veux dire un mot sur l'objection soulevée par l'honorable sénateur de Stadacona. J'appelle l'attention du président sur la règle 24, qui dit :

Il faut donner un avis d'un jour d'une motion ayant pour objet, etc.

Le paragraphe (H) dit :

L'adoption d'un rapport d'un comité permanent, qui n'est pas simplement affaire de forme.

L'honorable sénateur de Lanaudière a présenté le rapport, et a, en vertu du paragraphe 8, donné avis de la prise en considération du rapport pour jeudi prochain. L'honorable sénateur de Stadacona, sans aucun avis a proposé en amendement une motion tendant à demander la prise en considération du rapport. Vous ne pouvez pas faire cela en vertu du paragraphe 8. Le rapport ne peut aucunement être pris en considération par la Chambre, à moins que l'avis nécessaire n'ait été donné, et puis, pour confirmer cela, le paragraphe (D) qui ne porte pas sur le même sens, dit ceci :

(D) La prise en considération d'amendements importants faits à un bill public par le comité général:

Je crois que si nous nous formons en comité général, sans plus nous occuper du rapport, nous ferons ce que nous ne devrions pas faire.

L'honorable M. LANDRY : Je répondrai à ce que prétend mon honorable ami en citant la règle qui dit :

Il faut donner un avis d'un jour d'une motion ayant pour objet, etc.

Et puis le paragraphe (H) dit :

Pour l'adoption d'un rapport, etc.

L'honorable M. POWER : Il a donné un avis d'un jour.

L'honorable M. LANDRY : Mais il fait maintenant la motion. Nous votons sur la question même.

Il n'est pas donné un avis. Nous votons sur la motion faite par mon honorable ami, sans qu'un avis d'un jour ait été donné. Il fait une motion tendant à demander de soumettre de nouveau le rapport à la Chambre, pour qu'il soit pris en considération à une date ultérieure. Il ne donne pas un avis de motion.

L'honorable M. YOUNG : Il propose qu'il soit pris en considération ce jour-là. Un avis d'un jour vous est donné, mais vous avez un délai de huit jours.

L'honorable M. LANDRY : J'irai plus loin. Je ne soulèverai pas cette objection. Je suppose que mon honorable ami a le droit de faire cela. Mais lisez l'article 25 :

Il n'est pas nécessaire de donner avis d'une motion ayant pour objet:
L'amendement d'une question.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'aimerais à appeler l'attention du président de la Chambre sur le fait que le Sénat devient semblable à la fosse aux ours, et je voudrais faire remarquer à mon honorable ami, qui est d'une si grande sévérité relativement à l'observance des règles, que, en vertu de toutes les règles qui gouvernent les corps délibérants, il n'a pas le droit d'intervenir dans la discussion qui se fait entre deux membres de l'un de ces corps délibérants. Si un membre est interrompu, il doit parler à la Chambre et non pas au particulier. Nous avons pris l'habitude de nous parler l'un à l'autre, comme dans une coonversation ordinaire. Mais pour revenir au point, je dirai qu'il s'est fait une longue discussion sur une question insignifiante, qui aurait pu être réglée sans difficulté. La motion faite par l'honorable sénateur qui a soulevé la question est tout à fait régulière. Il présente un rapport d'un comité. On a eu pour habitude, quand une objection était soulevée, de prendre immédiatement en considération le rapport ; mais, comme un amendement a été proposé à cette motion, l'honorable sénateur donne

avis qu'il proposera qu'il soit pris en considération, c'est-à-dire que le bill et l'amendement soient pris en considération un certain jour de la semaine prochaine. Je tiens pour admis que lorsque la motion sera lue par le président, l'honorable sénateur de Stadacona pourra proposer que les mots soient retranchés et qu'il soit soumis à un comité général de la Chambre pour être pris en considération, et ensuite, lorsque le comité général discutera la question, nous pourrons parler une douzaine de fois, si cela nous plaît ; mais, si la question est discutée dans le Sénat, nous ne pourrons parler qu'une seule fois. Et puis, quand le comité ferait un rapport, la Chambre serait obligée d'adopter ou de rejeter le bill. Aussi, à mon avis, la motion est tout à fait régulière, et quand elle sera prise en considération, l'honorable sénateur de Stadacona, ou moi ou un autre sénateur, pourra proposer que la question ne soit pas discutée à ce moment-là ou qu'elle soit soumise au comité général. La Chambre pourra alors la discuter.

L'honorable M. CLORAN : J'approuve une grande partie de ce qu'a dit l'honorable sénateur ; mais je ferai voir immédiatement une difficulté qui surgira. Lorsque l'honorable président des chemins de fer, la semaine prochaine...

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Je soulève un point d'ordre. L'honorable sénateur a parlé vingt fois sur une question sans importance. Si chacun des honorables sénateurs avait parlé qu'une fois, la question aurait été réglée depuis longtemps. J'espère que l'honorable président nous tiendra dans l'ordre.

L'honorable M. CLORAN : Je ne suis pas dans l'ordre, tout le monde a fait comme moi.

Le PRESIDENT : J'avoue que je ne me rappelle pas que l'honorable sénateur de Victoria ait parlé après que l'amendement eut été proposé par l'honorable sénateur de Stadacona.

L'honorable M. CLORAN : Je n'ai pas parlé.

L'honorable M. POIRIER : Je demande la décision du président sur l'amendement.

L'honorable M. CASGRAIN : Je soulève un point d'ordre. Je n'ai fait aucune motion. J'ai seulement donné avis d'une motion. Il ne peut y être fait aucun amendement.

L'honorable M. LANDRY : C'est un grand changement.

L'honorable M. CASGRAIN : J'ai essayé d'expliquer, mais je n'ai pu me faire entendre.

L'honorable M. POIRIER : Je demande avec instance que le président donne sa décision et dise si l'on peut proposer un amendement à un avis de motion comme mon honorable ami de Stadacona le propose.

L'honorable M. FERGUSON : Je n'ai jamais entendu dire qu'un avis ait été donné sur une motion de ce genre. Elle doit suivre la filière.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur de Hastings...

Quelques VOIX : A lordre ! à l'ordre !

L'honorable M. CLORAN : L'ordre sera rétabli lorsque j'aurai exprimé ma manière de voir devant la Chambre. L'honorable sénateur de Hastings a dit que le président du comité avait parfaitement le droit de faire ce qu'il a fait. Personne ne conteste cela. Il avait le droit de faire ce qu'il a fait ; mais la Chambre a le droit de défaire ce que nous voulons faire. et cela bien qu'il ait dit qu'il n'a pas fait une motion. Il a donné avis qu'à un certain jour certains bills seront pris en considération. Cet avis ne peut être adopté dans cette Chambre que par un vote qui sera demandé dans quelques instants par le président. Il s'agit donc d'une motion. L'honorable sénateur de Hastings a dit que la Chambre ne perdrait rien de ses privilèges ou de ses droits en permettant l'adoption de la motion, et que mardi ou jeudi prochain. quand la question sera discutée, tout sénateur aura le droit de proposer qu'elle soit soumise au comité général. C'est parfait ; mais nous perdrons notre privilège lorsque l'honorable sénateur de Lanaudière fera sa motion jeudi prochain et qu'alors aucun sénateur ne pourra parler qu'une seule fois ; et s'il y a dans la Chambre assez de sénateurs qui appuient le bill pour empêcher la

Chambre de se former en comité, nous ne pourrons pas parler plus souvent. Aussi, lorsque l'honorable sénateur de Hastings dit que nous ne perdrons rien en permettant l'adoption de cette motion, je prétends, moi, qu'au contraire nous perdrons l'occasion de la discuter sur sa valeur. Je prétends que, malgré l'objection soulevée par l'honorable sénateur du Nouveau-Brunswick, cette motion n'exige pas un avis de deux jours, n'exige aucun avis. En vertu de la règle 25, il a le droit de faire la motion.

L'honorable M. LOUGHEED : Je soulève un point d'ordre. Je ferai remarquer qu'il n'y a rien devant la Chambre à discuter, et je prie le président de bien vouloir donner sa décision sur cette question.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur de Shédiac a soulevé une objection contre la motion de l'honorable sénateur de Stadacona.

L'honorable M. CASGRAIN : Vous ne pouvez pas amender un avis de motion.

L'honorable M. LOUGHEED : Je désire revenir à la première cause de la discussion. S'il y avait eu devant la Chambre quelque chose pour laquelle pouvait être proposé un amendement ou donné un avis d'amendement, il serait évident que toutes les motions ou les avis de motions devraient être rejetés.

Le PRESIDENT : Je ferai remarquer que j'ai devant moi une motion et un amendement.

L'honorable M. POIRIER : Il n'est pas nécessaire que ce soit une motion.

Le PRESIDENT : J'ai cet amendement. Aucune objection n'a été soulevée contre cet amendement. En tout cas, je n'en vois aucune sur laquelle je puis donner ma décision. Je le prends tel qu'il est. Il a proposé que ce rapport soit pris en considération jeudi prochain, et l'honorable sénateur de Stadacona a proposé qu'il soit pris en considération, jeudi prochain, par un comité général de la Chambre.

L'honorable M. POIRIER : Avec la permission de la Chambre...

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. POIRIER : Je prétends que la motion elle-même est irrégulière, parce qu'il est du devoir du comité de donner avis.

Quelques VOIX : Non ! non !

L'honorable M. POIRIER : La règle 24 dit qu'un avis d'un jour doit être donné de toute motion ultérieure, et le paragraphe "H" dit :

L'adoption d'un rapport d'un comité permanent, qui n'est pas simplement affaire de forme.

Conséquemment notre règle dit clairement qu'un avis d'un jour doit être donné, et l'honorable président du comité ne peut faire autrement. Il doit être donné un avis, sans quoi nous ne pouvons discuter le bill. Mon honorable ami de l'Ouest a dit avec justesse que cette discussion-ci était irrégulière, parce qu'il n'y avait pas de motion devant la Chambre, qu'il n'y avait qu'un avis de motion, suivant les règles de la Chambre.

L'honorable M. LANDRY : S'agit-il de l'adoption du rapport ?

L'honorable M. POIRIER : Non. Il donne avis qu'il sera pris en considération jeudi prochain, et c'est ce qu'il doit faire.

L'honorable M. de BOUCHERVILLE : L'honorable sénateur a donné un avis de motion.

L'honorable M. CLORAN : J'ai un mot de plus...

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur de Victoria a la parole.

L'honorable M. CLORAN : Est-ce que le président d'un comité a le droit de donner avis d'une motion, de soumettre son rapport à la considération de la Chambre ? A-t-il aussi le droit de demander à la Chambre qu'un comité général la prenne en considération ? Si une réponse affirmative peut être donnée, je prierai l'honorable président du comité des chemins de fer de demander à la Chambre que la chose soit prise en considération par le comité général, au lieu de lui demander de prendre aujourd'hui le rapport en considération.

L'honorable M. CASGRAIN : J'ai l'honneur de donner avis que jeudi prochain je

proposerai la prise en considération du rapport.

L'honorable M. FERGUSON : S'il n'y a pas de motion de présentée, l'amendement est irrégulier.

L'honorable M. LANDRY : Une motion a été faite et a été lue par le président. A cette motion il a été apporté un amendement, et l'honorable sénateur n'a pas le droit de retirer sa motion sans retirer son amendement.

L'honorable M. CASGRAIN : Avec la permission de la Chambre.

L'honorable M. LANDRY : Non, non. Mon amendement doit être retiré avant que sa motion le soit, et je ne retirerai pas mon amendement.

L'honorable M. CAMPBELL : Je voulais demander au président du comité quelle est la pratique à suivre, si ce bill sera réimprimé avec les amendements faits par le comité avant que la question soit discutée par le comité général de la Chambre ? J'ignore la pratique qui est suivie ici en pareil cas, mais dans la Chambre des communes les bills qui ont été considérablement amendés doivent être réimprimés avant d'être pris en considération dans la Chambre.

L'honorable M. CASGRAIN : Il sera inséré dans les journaux de la Chambre.

L'honorable M. CLORAN : J'aimerais à avoir la décision du président sur la question que je lui ai posée.

Le PRESIDENT : Le Sénat a eu l'habitude de fixer par une motion le jour de la prise en considération d'un rapport d'un comité. Ça été la règle en vigueur depuis que je suis président. Je crois que pour cette motion l'amendement de l'honorable sénateur de Stadacona est régulier ; qu'au lieu d'être prise en considération par le Sénat, elle devra être prise en considération par le comité général, et je déclare l'amendement régulier, et la motion est sur l'amendement de l'honorable sénateur de Stadacona.

L'honorable M. YOUNG : J'ignore dans quelle position nous nous trouverons relativement au bill.

Le PRESIDENT : Il restera soumis au comité général de la Chambre.

L'honorable M. YOUNG : Très bien. Nous voulons qu'il passe.

L'amendement est adopté.

RENOUVELLEMENT DES CHARTES DE CHEMINS DE FER.

Appel de l'avis :

Le renouvellement répété des chartes de voies ferrées, avant qu'elles aient dépensé un certain montant sur leur construction, est une question qui mérite la considération du Sénat.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) propose que l'avis soit ajourné à mardi prochain, et donne avis qu'il y ajoutera une interpellation tendant à demander ce que le gouvernement a l'intention de faire à ce sujet.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur donne avis d'une chose qui n'est ni une résolution ni une interpellation. D'habitude on appelle l'attention sur une question, après quoi on pose une question ; mais l'honorable sénateur n'a pas appelé l'attention ; il s'est borné à nous soumettre une proposition d'un ordre général tendant à dire que le renouvellement des chartes de chemins de fer est une question qui mérite la considération du Sénat. L'honorable sénateur aurait dû dire dans sa motion qu'il appellera l'attention du gouvernement sur la pratique qui est suivie et qu'il lui demandera s'il se propose de mettre fin à cet abus.

Le PRESIDENT : J'appellerai l'attention de l'honorable sénateur de Middlesex sur la phraséologie de sa question telle qu'elle apparaît dans le cahier des avis.

L'honorable M. ROSS : L'avis serait parfaitement régulier s'il commençait par ces mots : " Appellera l'attention de la Chambre ". Si je parle sur un sujet, je suis censé appeler l'attention du Sénat. Sans doute la formule est une chose importante, et je suivrai la formule.

La motion est adoptée.

BILLS D'INTERET PRIVE SOUMIS AU COMITE GENERAL DE LA CHAMBRE.

AJOURNEMENT DE LA MOTION.

Avis de motion :

Pour modifier la règle 128, en substituant les mots " demandé par deux membres du

Sénat ", à ceux de " si le Sénat en ordonne autrement ", de façon à ce que ladite règle se lise comme suit:

" 128. A moins que deux membres du Sénat le demandent, un bill privé, sur lequel un comité permanent ou spécial a fait rapport, ne sera pas référé au comité de toute la Chambre."

Et le greffier est requis de faire connaître ce changement projeté aux membres du Sénat.

L'honorable M. DAVIS : Je dirai que je n'ai pas besoin de discuter très longuement cette question, parce que...

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je savoir si les sénateurs ont reçu l'avis nécessaire au changement de la règle. Je n'ai certainement reçu aucun avis.

Quelques VOIX : Ni moi ! ni moi !

L'honorable M. DAVIS : Si les honorables sénateurs veulent lire l'avis, ils verront qu'il demande la convocation des sénateurs.

L'honorable M. LOUGHEED : L'avis de l'honorable sénateur est régulier, mais plusieurs sénateurs ont dit qu'ils n'avaient pas reçu d'avis. Je n'objecte pas à la forme de l'avis de l'honorable sénateur, parce qu'il est tout à fait régulier ; mais personnellement je n'ai pas reçu cet avis.

L'honorable M. DAVIS : J'ai suivi la règle de la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Mais si l'honorable sénateur procède sans donner un avis, il perd tout son temps. La Chambre n'a pas été convoquée, et l'honorable sénateur devrait ajourner sa motion ; mais nous devrions savoir pourquoi les sénateurs n'ont pas été convoqués.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur ne peut faire sa motion si les sénateurs n'ont pas été convoqués, et l'on me dit que l'avis exigé pour une pareille motion n'a pas été envoyé.

L'honorable M. DAVIS : Si quelqu'un dans le Sénat s'oppose...

Le PRESIDENT : La règle 29 empêche l'honorable sénateur de proposer sa motion dans les circonstances.

L'honorable M. DAVIS : Pour me rendre aux désirs de quelques honorables sénateurs, je propose que la motion soit ajournée à mercredi prochain, et que le greffier soit prié de notifier les sénateurs.

L'honorable M. LANDRY : J'aimerais à savoir s'il n'y a pas un moyen de régler ces difficultés. Dans ce cas-ci un avis a été régulièrement donné, et j'aimerais à savoir à qui incombe le devoir de convoquer les sénateurs ? Est-ce que le sénateur qui donne l'avis doit demander au greffier de convoquer les sénateurs, ou bien l'avis inséré dans le bulletin de la Chambre est-il suffisant pour obliger le greffier à convoquer les sénateurs ? Nos règles ne disent pas comment la chose doit se faire. Nous devrions nous entendre à ce sujet.

L'honorable M. DAVIS : Cette motion est restée inscrite dans le cahier des avis durant un espace de temps assez long, et l'on m'a laissé entendre que si je ne m'en occupais pas aujourd'hui, elle serait abandonnée. Je suis resté ici tout l'après-midi pour m'en occuper, bien que j'eusse des affaires qui m'appelaient ailleurs. J'espère que lorsque je m'en occuperai plus tard, les sénateurs seront dûment convoqués.

Le PRESIDENT : Il y a à cet effet une motion qui n'a pas été adoptée par le Sénat.

L'honorable M. CLORAN : C'est la troisième fois que des membres du Sénat ont donné des avis réguliers tendant à demander la convocation des sénateurs. L'honorable sénateur de Stadacona a demandé quelle procédure devait être suivie en pareil cas, et qu'il devrait y avoir une entente à ce sujet.

Le PRESIDENT : Si je comprends bien, aucun avis n'a été envoyé, parce que la règle 29 dit :

Aucune motion pour établir une règle ou un ordre permanent ne peut-être adoptée, à moins qu'il n'en ait été donné un avis par écrit de deux jours, et que les sénateurs qui assistent à la session n'aient été convoqués pour sa discussion.

Le greffier s'est demandé si cet amendement tombait sous l'empire de la règle 29.

L'honorable M. BERNIER : L'honorable sénateur de Stadacona a demandé ce qui doit être fait pour la mise à effet de cette règle.

Le PRESIDENT : Le greffier n'a pas compris que cet amendement tombait sous l'empire de la règle 29.

L'honorable M. BERNIER : Je ne me plains pas qu'une chose a été faite ou n'a

pas été faite ; mais l'honorable sénateur de Stadacona a demandé à qui incombe le devoir de convoquer les sénateurs, et il devrait être donné une réponse à sa question.

Le PRESIDENT : Evidemment, c'est au greffier. C'est lui qui d'habitude remplit ce devoir.

La motion est adoptée.

L'honorable M. POIRIER : Devons-nous comprendre . . .

L'honorable M. POWER : Je soulève un point d'ordre. Son Honneur le président a donné sa décision sur cette question ; un autre ordre du jour a été appelé, et c'est agir tout à fait irrégulièrement que de revenir à ce qui s'est fait avant que le Président eût donné sa décision.

L'honorable M. POIRIER : Devons-nous comprendre que la Chambre ne tiendra pas compte d'une interpellation faite par un honorable sénateur au moment où le sujet est dûment soumis à la Chambre, ou bien qu'un fonctionnaire de la Chambre ne doit pas tenir compte d'un avis dûment donné par un honorable sénateur, parce qu'il croit que nous procédons irrégulièrement ?—

Le PRESIDENT : Le greffier de la Chambre n'a jamais eu une pareille intention. Il sait qu'il est de son devoir d'envoyer ces avis.

L'honorable M. POIRIER : Il aurait dû alors le faire.

Le PRESIDENT : Il pouvait avoir sa manière de voir quant à l'interprétation à donner à une règle.

L'honorable M. POIRIER : Est-ce le greffier de la Chambre qui doit décider de pareilles questions, ou est-ce le Sénat ?

Le PRESIDENT : Le Sénat a donné sa décision. Il a adopté une résolution à l'effet de convoquer les sénateurs, et ceux-ci seront convoqués.

LA CELEBRATION DU TROISIEME CENTENAIRE DE QUEBEC.

INTERPELLATION

L'honorable M. LANDRY demande :

Est-ce l'intention du Gouvernement de présenter pendant la présente session une législation au sujet de la célébration du troisième centenaire de la fondation de Québec et de l'inauguration, à ce propos, d'un parc national ?

L'honorable M. SCOTT : J'ignore que le gouvernement ait l'intention de présenter une législation à ce sujet. Je suppose que cet item apparaîtra dans les prévisions budgétaires lorsqu'elles seront déposées devant la Chambre. Il y a devant le Conseil privé une demande de subvention pour les fêtes de Québec.

L'honorable M. LANDRY : J'ai cru que le gouvernement avait l'intention de nommer deux ou trois commissaires et de leur donner certains devoirs à remplir en vue de leur confier de l'argent, et j'ai cru que cela devrait être fait par une législation.

L'honorable M. SCOTT : J'ignore si une législation sera nécessaire. Je suppose que si le gouvernement vote une certaine somme, le gouvernement sera représenté. Une commission peut être nommée ; mais je ne sais pas si une législation est nécessaire.

LES REGLES DE LA CHAMBRE.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire attirer l'attention sur deux de nos règles qui, si elles étaient dûment mises en application, empêcheraient jusqu'à un certain point des discussions comme celle que nous avons eue aujourd'hui. Je ne veux pas qu'il soit compris que je désire blâmer le président ou aucun membre du Sénat ; mais je désire faire comprendre à la Chambre la nécessité qu'il y a pour elle d'observer plus strictement les règles qui la gouvernent. La règle 21 exige que toutes les motions soient faites par écrit. Si la motion de mon honorable ami de la droite avait été mise par écrit, il n'y aurait eu aucun doute sur son intention. Il voulait, comme il l'a expliqué, donner un avis de motion. Comme l'honorable sénateur de Stadacona, j'ai compris qu'il avait fait une motion distincte. Si sa motion avait été faite en français la discussion inconvenante qui a eu lieu aurait été évitée. Je désire appeler l'attention du président sur la règle 16, dans la rédaction de laquelle le comité nommé pour reviser nos règles s'est écarté de la pratique suivie dans la Chambre des

Lords, pratique par laquelle cette Chambre-ci est censée être gouvernée. Dans la Chambre des Lords le président n'a aucun pouvoir. Chaque membre de cette Chambre jouit de ses droits et privilèges, sans égard au président. Dans le Sénat des discussions futiles avaient lieu autrefois, et le comité nommé pour reviser les règles décida de donner au président le pouvoir de rappeler à l'ordre les sénateurs. Je sais qu'il est difficile, au point de vue de la délicatesse, d'intervenir quand les discussions ont lieu; mais personnellement—et je crois être l'interprète de tous les membres de la Chambre—je crois que lorsqu'une motion est faite, le président devrait dire poliment au proposant : " Donnez-moi cela par écrit et je vais le lire à la Chambre ". Cela peut être un peu plus ennuyeux et un peu plus difficile à faire ; mais personne ne s'opposerait à cela, et le président devrait insister pour faire observer la règle. Je désire aussi appeler l'attention sur la règle qui décrète que sans le consentement du Sénat aucun membre n'a le droit de parler plus d'une fois sur une question.

Au lieu d'observer cette règle, nous agissons comme si la Chambre siégeait toujours en comité général. Quoi qu'il en soit, nous soumettons un bill au comité général parce que nous y sommes plus libres pour en discuter les détails, et que tout sénateur peut parler aussi souvent qu'il lui plaît. J'ai pris la liberté d'appeler l'attention sur ces règles, et j'espère que les honorables sénateurs accepteront mes remarques avec le même esprit qui me les a inspirées. Je désire que notre travail soit conduit d'une manière plus régulière et plus courtoise qu'il ne l'a été dans le passé.

Le PRESIDENT : J'ai trouvé ma position difficile à remplir, parce que j'ai passé par une époque de transition. Le Sénat avait été le seul gardien de son decorum. De plus grands pouvoirs furent donnés au président, mais en raison de la pratique qu'avait suivie la Chambre auparavant, j'ai cru devoir donner, pendant quelque temps, plus de latitude aux sénateurs. Mais ce qui m'a été le plus difficile à faire ça été d'empêcher les sénateurs de prendre la parole deux ou trois fois sur un sujet. J'ai permis aux chefs des deux partis d'enfreindre la règle, et il m'a été difficile de faire observer par les jeunes membres la règle que je n'avais pas fait observer par les vieux sénateurs.

L'honorable M. FERGUSON : D'après nos règles, les chefs sont sur le même pied que les autres membres.

Le PRESIDENT : J'ai voulu parler des vieux.

L'honorable M. MACDONALD (Victoria): On doit sans hésitation rappeler à l'ordre tout membre qui s'écarte des règles.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (45) intitulé : " Loi concernant la Canadian Pacific Company ".—(L'honorable M. Young.)

Bill (48) intitulé : " Loi concernant la Niagara, Grand Island Bridge Company ". —(L'honorable M. Kerr.)

Bill (34) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Lindsay Bobcaygeon and Pontypool Railway Company ".—(L'honorable M. McHugh.)

Bill (22) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Macleod, Cardston and Montana Railway Company ".—(L'honorable M. Talbot.)

Bill (16) intitulé : "Loi concernant la South Ontario Pacific Railway Company ".—(L'honorable M. McMullen.)

Bill (39) intitulé : " Loi concernant la Kamloops and Yellowhead Pass Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (38) intitulé : " Loi concernant la Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company ".—(L'honorable M. Roy.)

Bill (F) intitulé : " Loi concernant la St. Clair and Erie Ship Canal Company ".— (L'honorable M. Lougheed.)

Bill (36) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Boundary, Kamloops and Cariboo Central Railway Company ".— (L'honorable M. Bostock.)

Bill (33) intitulé : " Loi concernant la Calgary and Fernie Railway Company ".— (L'honorable M. Bostock.)

COMITE MIXTE DES IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

ADOPTION DU RAPPORT.

L'honorable M. ELLIS demande l'adoption en dernière épreuve du rapport du

comité mixte des impressions parlementaires des deux Chambres.

L'honorable M. LANDRY : Ce rapport est en deux parties—les états dont l'impression a été recommandée et ceux dont l'impression ne l'a pas été. Je suppose que si nous appelions l'attention du comité sur une ou deux catégories de documents dont l'impression n'a pas été ordonnée, mais qui aurait dû l'être, le président du comité peut-être dans un autre rapport recommanderait leur impression.

L'honorable M. ELLIS : Je crois que cela serait juste.

L'honorable M. LANDRY : Je ne voudrais pas que l'adoption du rapport nous empêchât de demander que soient imprimés plus tard les documents dont l'impression n'a pas été recommandée.

L'honorable M. ELLIS : Oh ! non.

L'honorable M. BEIQUE : Je crois qu'il y a des documents, comme, par exemple, le sommaire des décisions de la commission des chemins de fer du Canada, qui devraient être imprimés, et si je comprends bien, ils ont été imprimés. Je n'ai cependant pas eu le temps d'étudier la question.

L'honorable M. ELLIS : Ces états, tels que produits, sont tous imprimés dans les journaux de la Chambre des communes ou dans les journaux du Sénat, et les honorables sénateurs qui en désirent l'impression, devraient s'adresser au greffier du comité. La question serait alors dûment prise en considération ; mais lorsque le comité se réunit et que personne ne demande l'impression d'un document, nous n'ordonnons pas cette impression.

L'honorable M. LANDRY : Nous ne nous plaignons pas de ce qu'a fait le comité.

BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. CASGRAIN propose la deuxième lecture du bill (P) intitulé : " Loi concernant le chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick ". Il dit : La compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick demande cette législation parce qu'elle a eu récemment une charte qui l'autorisait à construire un chemin de fer à partir d'un endroit situé à la jonction de la Chaudière, ou de la jonction Saint-Charles, ou d'un endroit situé sur le Québec Central, jusqu'à un terminus devant se trouver sur le réseau du chemin de fer de Témiscouata. Le chemin a reçu une subvention des parlements du Nouveau-Brunswick et de Québec et a été partiellement subventionné, à Québec, par le parlement fédéral. La compagnie a signé un contrat pour la construction de la division est du chemin, à partir du Nouveau-Brunswick. Avant que cela fût fait, le premier ministre déclara dans l'autre Chambre qu'il était probable que ce tracé serait pris pour la construction du Transcontinental. Immédiatement après cette déclaration, moi, comme président de la compagnie, j'adressai au département des Chemins de fer une lettre tendant à dire qu'en raison de cette déclaration et vu qu'il était probable que le gouvernement, qui devait construire la partie est, prendrait cette ligne, préférerait construire cette partie du chemin plutôt que de laisser notre compagnie la construire.

J'étais heureux que le Gouvernement choisît ce tracé, parce que je désirais que le chemin fût construit là, à Québec et au Nouveau-Brunswick. Le Gouvernement a localisé sa voie et a pris la partie centrale de notre ligne, mais nous a laissé les deux extrémités. J'ai déclaré, lorsque j'ai adressé la lettre dont je viens de parler, que la compagnie, dans les circonstances, cesserait tout travail, comptant être à l'abri de tout dommage quant à la charte qui l'avait constituée en corporation. Le Transcontinental a pris de cette ligne tout ce qu'il lui fallait. Elle a trouvé à l'extrémité est une ligne plus courte, avec des rampes également douces. Elle nous a laissé l'extrémité est dans le Nouveau-Brunswick et l'extrémité ouest dans Québec. Cette charte demande seulement une prolongation de délai, parce que la première charte s'applique à l'ensemble. Nous avions le droit de construire, à travers Québec, à partir de ces trois points, jusqu'à Connor Station.

L'honorable M. McMULLEN : Je remarque que le présent bill contient un article singulier. L'article 5 demande de prolonger de cinq années la durée de la charte,

sans dire qu'une partie de l'argent sera dépensée d'ici à deux ans, comme la chose est généralement insérée dans de pareils bills, et je vois que l'article 10 du chapitre 75 des statuts de 1900 et le chapitre 76 des statuts de 1903 sont révoqués. Ces dispositions s'appliquaient à l'espace de temps durant lequel le chemin de fer devait être construit. Ce bill tend à donner à la compagnie un délai de cinq ans sans être obligée de dépenser aucune partie de l'argent qui lui a été votée. Je désire attirer sur ce point l'attention de mon honorable ami. Cela peut avoir été oublié. En tout cas, j'espère que le comité modifiera cette disposition.

L'honorable M. COSTIGAN : Je pense que l'honorable sénateur veut parler de l'article qui exige qu'une certaine partie de l'argent soit dépensée durant un certain espace de temps.

L'honorable M. McMULLEN : Oui.

L'honorable M. COSTIGAN : Il y a eu au comité des ordres permanents une longue discussion relativement à la rédaction de la requête et de l'avis. La requête demande des pouvoirs moins étendus que ceux que le bill mentionne. L'avis tendait à faire revivre la csarte plutôt qu'à demander un délai ; mais on en arriva à une conclusion évidente. C'est une des raisons pour lesquelles la remise en vigueur fut demandée, parce que le secrétaire de la compagnie, qui en avait été l'avocat, avait cru, se servir des mots " remise en vigueur ", le temps durant lequel le quinze pour cent devait être dépensé ayant expiré. Il devait se servir des mots " remise en vigueur," et il s'en est servi. Cela créa un peu de difficulté ; mais cette difficulté fut réglée, et l'avis fut considéré comme suffisant ; mais il s'agit maintenant d'un deuxième délai. La première charte fut obtenue en 1900. Je regrette de n'avoir pas la loi qui l'amende, qui prolongea le délai durant un certain nombre d'années et qui fit disparaître entièrement l'article qui exigeait l'emploi de cet argent.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

Bill (Q) intitulé : " Loi constituant en corporation la London and Lancashire Guarantee and Accident Company of Canada ". Il dit : Il n'y a dans ce bill rien qui ne se trouve dans un bill de ce genre. Je ne crois pas qu'aucune explication que je donnerais pourrait être de quelque avantage, attendu que les articles seront discutés dans le comité des Banques et du Commerce.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur sait, je suppose, que le bill n'a pas encore été imprimé.

L'honorable M. ROSS : Je l'ai dans ma liasse.

L'honorable M. LANDRY : Je parle de la version française.

L'honorable M. ROSS : Je ne connais pas la version française. Je n'ai pas cherché à l'avoir. Si mon honorable ami objecte, le bill pourra être tenu en suspens.

L'honorable M. LANDRY : Je n'objecte pas ; mais je veux appeler l'attention sur la chose, afin que si mon honorable ami présente de nouveau le bill...

L'honorable M. ROSS : Nous ne nous en occuperons pas en comité, avant que la version française ait été imprimée.

L'honorable M. LOUGHEED : Le nom paraît trop ressembler à celui d'une compagnie d'assurance bien connue, et peut-être que le comité s'opposera fortement à l'emploi de ce nom.

L'honorable M. ROSS : Le comité jugera à ce sujet, l'attention des promoteurs du bill.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

BILL MODIFIANT LA LOI DES COMPAGNIES.

Ajournement de l'ordre du jour.

L'ordre du jour appelle

Le comité général de la Chambre pour l'étude du bill (L) intitulé : " Loi modifiant la loi des compagnies ".

L'honorable M. SCOTT : J'ai reçu d'une personne une lettre me suggérant un amendement, que j'étudierai, même si je ne devais pas l'adopter. Je demande donc que l'ordre du jour soit rescindé et qu'il soit inscrit dans le cahier des avis pour mardi prochain.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ferai remarquer à mon honorable ami que l'amendement qui est suggéré devrait être connu de la Chambre, afin que nous puissions le discuter intelligemment, avant de nous former en comité pour son étude.

L'honorable M. SCOTT : Il a été constaté que les chemins de fer et les compagnies ordinaires, en engageant leurs obligations, pouvaient se faire avancer des sommes d'argent considérables avant d'avoir fait une vente réelle. La question a été débattue en Angleterre pour savoir si ces obligations peuvent être ensuite mises sur le marché, comme n'ayant pas été déjà émises ?

La question a été soulevée, et je crois qu'il a été rendu en Angleterre une décision qui porte atteinte à quelques-unes des obligations des chemins de fer. La question est importante.

L'honorable ministre peut-il nous dire jusqu'à quel point une compagnie peut hypothéquer ses obligations sans les mettre sur le marché ? Elles sont émises pour être vendues, non pour être hypothéquées.

L'honorable M. SCOTT : La décision qui a été rendue en Angleterre à ce sujet m'a été communiquée. Je n'ai pas eu l'occasion de l'étudier attentivement. On a prétendu dans une des cours anglaises qu'une compagnie de chemin de fer, ayant émis une fois des obligations, et de l'argent ayant été payé pour des obligations, elle ne pouvait reprendre ces obligations et les émettre de nouveau. C'était là le point en litige. Je ne crois pas que cela s'applique autant aux compagnies constituées en corporations d'après la loi des compagnies, parce que leur gêne monétaire n'est pas aussi considérable, et je suis porté à croire que l'amendement devrait être fait à la loi des chemins de fer plutôt qu'à la loi des compagnies.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable ministre peut-il nous dire jusqu'à quel point une compagnie peut hypothéquer ses obligations ? Je doute fort qu'elles aient ce pouvoir.

L'honorable M. SCOTT : J'ai toujours compris qu'elle pouvait hypothéquer ses obligations pour se faire avancer de l'argent ; et ça toujours été la manière de voir à ce sujet. La décision qui a été rendue en Angleterre et que je n'ai pas étudiée minutieusement tend cependant à contredire cette conclusion, parce qu'elle dit qu'après qu'elle s'est fait avancer de l'argent sur ses obligations, elle ne peut les remettre en vente.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

NOMINATION DES SOUS-SECRETAIRES.

REPRISE DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Ross (Middlesex) :

Que dans l'opinion de cette Chambre, le temps est arrivé de compléter l'organisation de l'exécutif, par la nomination de sous-secrétaires dans les ministères les plus importants du service public, avec des devoirs et des privilèges semblables, autant que possible, à ceux des officiers correspondants, dans le parlement de la Grande-Bretagne.—(Honorable M. Power.)

L'honorable M. POWER : La pratique d'ajourner de pareils débats, d'une manière indéfinie, sur des questions qu'on peut nommer des questions abstraites, a bien ses avantages ; mais elle a aussi ses désavantages, parce que l'on oublie où en était rendu le débat lorsqu'il fut ajourné, et la Chambre finit par s'en désintéresser. Je crois avoir dit, l'autre jour, que j'approuvais la loi de 1887, qui demandait de remplacer le ministre des Douanes et du Revenu de l'intérieur par le ministre de l'Industrie et du Commerce, avec deux contrôleurs, un contrôleur des douanes, et un contrôleur du revenu, et de nommer un solliciteur général pour aider au ministre de la Justice. J'ai dit que j'approuvais cela ; mais j'ai ajouté qu'en somme cette loi n'avait pas donné de résultats satisfaisants. Le très honorable premier ministre qui dirigeait le parti conservateur en 1887 ne fit jamais appliquer la loi, ce qui prouvait que, d'après lui, l'innovation n'était peut-être pas recommandable. Après sa mort, la loi fut mise en vigueur et nous eûmes le plaisir et l'honneur de voir dans cette Chambre le ministre de l'Industrie et du Commerce dans la personne de l'honorable sénateur de Hastings, et je dirai qu'une coïncidence heureuse nous permet de voir aujourd'hui dans cette Chambre le ministre de l'Industrie et du Commerce.

Mais il est difficile d'engager le public à s'intéresser à des questions qui se rapportent à la constitution, à l'organisation du Gouvernement, et, autant que je puis en juger, le public ne s'est jamais occupé de cette question. Après le changement de gouvernement survenu en 1896, le solliciteur général fut maintenu à son poste, mais le Parlement revint à l'ancien état de choses, sauf qu'il conserva le ministre de l'Industrie et du Commerce. Il fit revivre le ministère des Douanes et du Revenu de l'Intérieur. L'honorable sénateur qui a soulevé cette question devant la Chambre s'est appuyé sur l'exemple de l'Angleterre, et il a semblé croire que nous devions nous laisser guider par cet exemple. Sans doute, il est bon que nous nous laissions guider, sous certains rapports, par l'exemple de l'Angleterre. Je crois qu'en ce qui regarde le service civil nous devrions suivre l'exemple de l'Angleterre ; mais il n'y a pas une grande raison pour que nous nous laissions guider par sa manière d'agir. Autrefois il régnait en Angleterre un sentiment d'insubordination—je ne crois pas que ce sentiment existe aujourd'hui aussi fortement qu'il y a dix ans—autrefois, dis-je, il y avait chez les employés subalternes un sentiment d'hostilité à l'égard de leurs supérieurs. Ce sentiment ne semble pas exister sur ce continent. Malgré tout, en Angleterre, le sous-secrétaire respecte son chef et il suit sans hésitation toutes ses instructions. Il ne songe jamais à mettre en doute la sagesse des actes de son chef, ou s'il y songe, il n'en parle jamais. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi dans notre pays. C'est pourquoi j'ai dit que l'exemple de l'Angleterre ne doit pas nous influencer outre mesure. Nous n'avons pas ici la discipline qui s'exerce en Angleterre. Et puis il y a en Angleterre une autre chose qui n'est pas absolument admirable. On y est porté à augmenter le personnel. Tout fonctionnaire important doit avoir un subalterne, quelquefois deux ou trois, qui le suivent et l'aident à remplir ses fonctions. Le travail passe de main en main. Quelquefois une douzaine de personnes font ce qu'une seule pourrait faire facilement. Je ne crois pas que nous devons, au Canada, augmenter le personnel des départements, et je ferai remarquer que dans un bureau du gouvernement on a récemment suivi considérablement l'exemple de l'Angleterre. Et puis il y a une autre chose qu'il faut se rappeler au sujet des sous-secrétaires en Angleterre. La Chambre des Communes anglaise compte près de sept cents membres et la chambre des lords environ cinq cents.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Six cent vingt.

L'honorable M. POWER : Au point de vue politique, il est presque nécessaire que le ministère du jour prenne un nombre raisonnable des membres de son administration dans les deux chambres. Le cabinet généralement ne compte pas plus de 20 ministres. Quand vous comparez le nombre de 20 avec 1,200, vous voyez que le nombre des ministres n'est pas élevé. Je comprends qu'il est réellement nécessaire que plus de membres de l'administration siègent au parlement que ne nous pouvons compter en voir ici. Voilà pour l'exemple de l'Angleterre.

L'honorable sénateur a parlé aussi un peu de la pratique suivie aux Etats-Unis. Je ne crois pas que ce qui se fait dans ce pays puisse servir à nous guider. Le ministère des Etats-Unis ne ressemble nullement à un ministère qui fonctionne d'après le système anglais. D'après notre système le cabinet est virtuellement un comité mixte des deux Chambres, qui doit avoir l'appui de la majorité de la Chambre populaire, et ce cabinet est la cheville ouvrière de l'administration. Aux Etats-Unis le cabinet ne ressemble aucunement à cela. Comme l'honorable sénateur l'a dit lui-même, il est composé de sous-chefs, d'hommes d'action, mais qui n'ont pas la stabilité dont jouissent les sous-chefs en Angleterre et dans notre pays. Les membres du cabinet des Etats-Unis sont nommés par le président. Leur nomination doit être confirmée par le Sénat ; mais généralement le Sénat ne s'oppose pas à la nomination des membres du cabinet, bien qu'il s'oppose parfois à d'autres nominations. Aux Etats-Unis les fonctionnaires qui ressemblent le plus à nos ministres sont les présidents des comités importants. Il y en a dans les deux Chambres, et le président du comité que nous pourrions appeler le comité des finances est en réalité le ministre des Finances, sauf qu'il y a des ministres des finances dans chacune des Chambres,

qui toutes deux s'occupent des finances. Aussi, aux Etats-Unis la besogne législative est régie par des comités et la besogne exécutive est régie aussi par des comités, avec cette différence que le président régit lui-même ce comité. De plus, le cabinet des Etats-Unis est composé de neuf membres, tandis que le nôtre en compte quatorze. La population des Etats-Unis est de quatre-vingt millions ; la population du Canada est d'environ sept millions. Aussi, je ne crois pas que nous devions nous autoriser de l'exemple des Etats-Unis pour augmenter le nombre des membres de notre administration. Mais je crois que nous devons aller dans d'autres pays pour chercher de la lumière. Voyez le Commonwealth australien, qui a une population moins considérable que celle du Canada ; mais c'est un pays vaste, aussi grand que le Dominion du Canada. Son administration est difficile. Plusieurs intérêts territoriaux et commerciaux y sont en conflit. En Australie le gouvernement n'est composé que de sept membres. Pourquoi le Canada doit-il en avoir quatorze ? Et si l'honorable sénateur était le seul maître de la situation, peut-être aurions-nous une demi-douzaine de sous-secrétaires. Je ne vois pas pourquoi nous les aurions. Mais il n'est pas nécessaire de prendre l'exemple de l'Australie. Nous pouvons prendre celui de nos provinces. Voyez la province d'Ontario. L'honorable sénateur nous a dit que souvent on a exigé de lui trop d'énergie et trop de travail. Rien d'étonnant en cela. L'honorable sénateur est arrivé au pouvoir, dans Ontario, à une époque critique pour son parti, et je n'ai aucun doute qu'il a dû déployer beaucoup d'énergie pour l'empêcher de tomber du pouvoir. Mais l'un des prédécesseurs de l'honorable sénateur, l'honorable sir Oliver Mowat, a été, je crois, premier ministre d'Ontario durant vingt-cinq ans, et quand il est entré dans cette Chambre il était passablement vigoureux pour son âge, qui était vraiment un âge patriarcal. Autant que je puis en juger, les hommes qui gouvernent actuellement Ontario ne semblent pas portés à croire qu'il faille augmenter le nombre des ministres pour conduire les affaires d'une manière satisfaisante.

Je crois qu'Ontario n'a que sept ou huit ministres. Mais on doit se rappeler que cette province n'a pas les avantages d'une deuxième Chambre. Je n'ai aucun doute que s'il y avait une deuxième Chambre dans Ontario, un plus petit nombre de ministres pourrait faire la besogne. Voyez les autres provinces. Elles n'ont pas plus de huit ministres avec portefeuilles. Dans la province d'où je suis fier de venir nous n'avons que trois ministres salariés. Il y a quelques ministres qui n'ont pas de portefeuilles. Il en a été ainsi depuis plusieurs années ; et je ne crois pas qu'il y ait une province mieux gouvernée que la Nouvelle-Ecosse. Je n'ai jamais entendu dire qu'un de ses ministres ait souffert de surmenage, au point de vue physique ou intellectuel. Loin de croire que le nombre des ministres est insuffisant pour conduire les affaires du pays, je suis d'avis que le nombre de ceux que nous avons est trop élevé, et, à l'appui de mon assertion, je citerai l'opinion de mon honorable ami le secrétaire d'Etat, qui a dit qu'en maintes occasions il a gouverné le pays tout seul, en l'absence de ses collègues.

L'honorable M. SCOTT : Attribuez le mérite au sous-ministre.

L'honorable M. POWER : Parfaitement. D'après le système anglais, si le service de l'Etat est bon, le pays se gouverne tout seul.

L'honorable M. SULLIVAN : Pourquoi n'en avez-vous pas un bon ? ,

L'hononarble M. POWER : Je désire ajouter un mot, qui peut être interprété en notre faveur. L'honorable sir John Macdonald, parlant sur le bill ayant pour objet la nomination des sous-secrétaires, a dit que cette nomination donnerait aux jeunes hommes, aux hommes d'Etat en herbe, une chance de se rendre capables de remplir de plus hautes fonctions. Sans doute que cette idée manque d'envergure ; mais je ne crois pas qu'elle pourrait s'appliquer au Sénat.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Nous sommes tous jeunes.

L'honorable M. POWER : Je ne crois pas qu'un gouvernement prendrait des membres de cette Chambre pour leur faire subir le stage des jeunes gens, qui n'auraient pas été brisés au métier de la politique.

La plupart des sénateurs, à quelques exceptions près, entrent ici à l'âge de la maturité, et je ne crois pas que nous devrions

choisir les sous-secrétaires parmi les membres de cette Chambre. Cependant, si l'honorable sénateur propose de réduire le nombre des ministres et de les remplacer par des sous-secrétaires, je serai de son avis ; mais je ne crois pas qu'actuellement il soit nécessaire de nommer des sous-secrétaires, et leur nomination comporterait une dépense supplémentaire, et, pour cette raison, ne devrait pas être faite. Pour conclure je dirai, bien que cela soit un peu étranger à la question soumise à la Chambre, que l'administration de notre pays coûte trop cher. Le fonctionnement des deux Chambres coûte plus qu'il ne devrait coûter, et je comprends que c'est parce que le pays est prospère et regorge d'argent que nous sommes portés à la prodigalité. Cela ne devrait pas être encouragé. Le projet de l'honorable sénateur de Middlesex, s'il se réalisait, donnerait lieu à plus de prodigalité et à plus de gaspillage.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il est bien évident que lorsqu'il s'agit de la discussion de questions conditionnelles de ce genre, les membres du Sénat ne s'intéressent guère aux changements qui sont suggérés, sauf les changements qui peuvent les menacer de leur faire perdre leurs sièges. A part cela, rien ne les intéresse de ce qui se fait ici. En regardant aujourd'hui dans l'enceinte de la Chambre et en considérant la question qui nous est soumise, nous ne pouvons arriver à d'autre conclusion.

Je ne puis que féliciter l'honorable sénateur de Middlesex d'avoir soulevé cette question devant le Sénat, et surtout de la manière dont il l'a traitée d'un bout à l'autre. Je ne suis par prêt à admettre que j'approuve tout ce qu'il a dit sur le sujet. L'exemple du fonctionnement des constitutions de l'Angleterre et des Etats-Unis n'a pas son application absolue ici. D'abord, le gouvernement des Etats-Unis et tout le principe d'après lequel il fonctionne est diamétralement opposé à tout ce qui gouverne la Grande-Bretagne et le Canada. La responsabilité attachée à la position ministérielle en Angleterre est quelque peu différente de celle que l'on remarque au Canada, bien que les ministres canadiens occupent une position presque analogue à celle qu'occupent les ministres du gouvernement impérial. Le ministère anglais n'a pas seulement son vaste territoire à gouverner, mais il a encore des colonies habitées par des races différentes parlant des langues différentes, qui pensent différemment et qui doivent être différemment gouvernées, des peuples dont les intérêts sont si dissemblables des intérêts qui prédominent dans notre pays, qu'il ne serait pas judicieux d'adopter le système dans son intégrité. Par contre, nous pourrions adopter avec des modifications le système en vigueur dans la Grande-Bretagne, et c'est avec cet objet en vue que sir John Macdonald présenta un bill pour la nomination de fonctionnaires appelés contrôleurs, qui étaient censés occuper au Canada la même position qu'occupent les sous-secrétaires dans le parlement et le gouvernement impériaux. Quoi qu'il en soit, je dirai que je n'ai pas compris pourquoi l'honorable sénateur de Middlesex a recommandé d'adopter dans notre gouvernement le système anglais dans son intégrité, ou, sous une forme très modifiée, celui des Etats-Unis.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si j'ai bien compris ses observations, il a expliqué le mode de gouverner les Etats-Unis et il a fait voir la nécessité qu'il y a dans un vaste pays comme celui-là d'avoir l'aide de fonctionnaires autres que les ministres. Il a aussi fait remarquer qu'en Angleterre la nomination des sous-secrétaires est plus nécessaire qu'elle ne le serait ici, à cause des intérêts immenses qui doivent être surveillés dans la mère patrie ; mais que les ministres au Canada devraient avoir jusqu'à un certain point l'aide de sous-ministres. Sous ce rapport-là, j'approuve absolument l'honorable sénateur. Quand le gouvernement actuel arriva au pouvoir, je fis remarquer dans cette Chambre que les représentants du gouvernement faisaient preuve d'ignorance sur certaines questions qui nous étaient soumises, et je prétends que quelqu'un devait leur prêter sa collaboration. Le ministre de la Justice d'alors, l'honorable David Ross—peut-être n'y eut-il plus haute autorité constitutionnelle dans le pays à cette époque—déclara que le gouvernement actuel désirait modeler, autant que possible, l'administration fédérale sur le gouvernement anglais—c'est-à-dire que chaque ministre de-

vait administrer son département, sans s'occuper, jusqu'à un certain point, de ses collègues. Lorsque je lui signalai les difficultés qui devaient nécessairement surgir, avec un pareil système, dans un pays comme le nôtre, il ne me répondit pas. La conséquence, c'est que des représentants du gouvernement présentèrent souvent des mesures qu'ils ne pouvaient expliquer à la Chambre. Je me rappelle parfaitement que deux bills comportant dépense d'argent, l'un concernant le Revenu de l'intérieur et l'autre les Douanes, furent présentés dans le Sénat et que ni l'un ni l'autre des ministres qui siégeaient ici ne purent nous dire ce qu'ils contenaient. Je ne réclame pas le mérite d'avoir compris les détails du bill concernant les Douanes, mais ce que je veux indiquer c'est qu'il ne le comprenaient pas eux-mêmes. La même chose eut lieu lorsque fut présenté le bill relatif aux titres des terres des Territoires du Nord-Ouest. Quand je demandai au ministre d'expliquer l'objet du bill, de dire comment il pouvait s'appliquer aux immeubles, il fut incapable de me répondre. Je lui demandai : "Est-il possible que vous ayez pu présenter un bill touchant les titres des immeubles du Nord-Ouest sans l'avoir d'abord soumis à votre département ? Il admit franchement qu'il ne l'avait pas vu. Le ministre de l'Intérieur l'avait présenté sans consulter ses collègues ou sans l'avoir soumis au département de la Justice. Je lui fis remarquer comment nous avions l'habitude de gouverner le pays en pareilles matières, je lui dis que le ministre de la Justice aurait été obligé alors de faire un rapport au conseil. Le conseil l'aurait soumis au ministre de la Justice, et celui-ci aurait fait rapport de l'effet que le bill pouvait avoir sur les titres des immeubles de cette région, et si le conseil l'avait approuvé, il aurait été rédigé un bill renfermant les changements jugés nécessaires. Le résultat de ce système, c'est que chaque membre du cabinet connaissait parfaitement ce que désirait le département, et quel effet pouvait avoir l'adoption d'un bill touchant les immeubles de cette région. Je ne blâme pas l'honorable secrétaire d'Etat d'ignorer ce que contient chaque mesure ministérielle déposée devant le Sénat, pour deux raisons. D'abord, si le principe posé par le dernier ministre de la Justice a été appliqué, il n'a pas eu l'occasion d'étudier le bill qu'il a été prié de présenter à cette Chambre. Ensuite, il est difficile pour un homme—à moins qu'il n'ait une grande force physique et intellectuelle —de saisir de prime abord les détails de chaque bill présenté à cette Chambre. S'il avait ici, comme l'avait fait remarquer l'honorable sénateur de Middlesex, un assistant qui aurait pour tâche d'étudier ces différentes questions, il pourrait donner au Sénat tous les renseignements dont il aurait besoin pour traiter intelligemment les sujets qui lui seraient soumis. Je ne veux pas appuyer sur les raisons qui ont empêché le gouvernement dont j'étais un des membres d'utiliser les services des contrôleurs, dont la position était censée être celle des sous-secrétaires. Ils étaient virtuellement les administrateurs des Douanes et du Revenu de l'intérieur ; mais ils n'étaient pas des ministres, et conséquemment leurs recommandations devaient passer par les mains du ministre de l'Industrie et du Commerce. Je n'hésite pas à dire que le système aurait fonctionné avec succès, si la première idée de sir John Macdonald avait été réalisée comme elle aurait dû l'être. Je ne veux pas blâmer les anciens premiers ministres, mais je dirai que lorsque ces contrôleurs furent nommés, on leur promit d'exercer de trop grands pouvoirs. Au fait, on leur laissa entendre qu'ils auraient les mêmes privilèges, quant au patronage à exercer, que les ministres eux-mêmes. Aucun pouvoir semblable n'est donné aux sous-secrétaires d'Etat, et s'ils avaient eu pour fonction de disposer du travail matériel des départements, au lieu d'assumer les fonctions de ministres, le principe de ce bill aurait été appliqué avec succès. Il y a bien d'autres raisons que je pourrais donner en ce moment, mais que je ne crois pas opportun de donner. Une expression dont se servit un jour sir John Macdonald en m'adressant la parole fera mieux comprendre mon idée que toutes les phrases que je pourrais employer. Nous discutions une question importante intéressant tout le Dominion. Je n'ai jamais oublié l'expression dont il se servit : "Bowell, dit-il, les petits détails de votre département vous empêchent de consacrer votre intelligence à l'étude et à la solution de questions d'un ordre plus élevé." Je lui ré-

pondis : " Sir John, vous avez parfaitement raison ". D'après le système actuel, particulièrement dans le département des Douanes et du Revenu de l'intérieur—et personne sait cela mieux que l'honorable sénateur qui siège en face de moi—le ministre est obligé de s'occuper d'une foule de détails. S'il surgit une difficulté dans un port relativement au droit imposé sur des marchandises d'une valeur de $10 ou $20, l'importateur n'est jamais satisfait avant de s'être adressé au ministre, et celui-ci est obligé de règler des questions de deux sous qui lui sont soumises. Cette besogne est faite en Angleterre par les sous-secrétaires d'Etat. Bien que j'admette que les ministres en Angleterre ont une plus grande responsabilité en raison de la grandeur de l'Empire et vu qu'ils sont obligés de décider ce qui doit être fait pour administrer les colonies et les domaines de la couronne —des colonies qui ont comme notre pays un gouvernement responsable—je dirai que leurs fonctions sont quelque peu différentes de celles que remplissent nos ministres. Nous devons croire qu'il faut des hommes supérieurs dans le ministère canadien pour surveiller les vastes intérêts du Dominion. Le Canada n'est plus une petite province, suivant l'expression de l'honorable sénateur d'Halifax. La province de la Nouvelle-Ecosse est sans doute une petite province, mais elle a des intérêts dont dépend sa prospérité. Cependant il ne faut pas chez les ministres néo-écossais la même intelligence et les mêmes talents qu'on doit exiger des ministres qui défendent les intérêts de tout le Dominion. Au Canada il y a des intérêts aussi différents qu'on puisse imaginer. Il y a les intérêts des provinces maritimes, qui ne sont pas semblables à ceux des provinces centrales, comme Ontario, par exemple, et ces intérêts sont diamétralement opposés aux intérêts qui prédominent dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie-Anglaise ; et il faut, oui, il faut—j'emploie le mot à dessein—de l'intelligence, des idées, de l'étude et du temps pour trouver, d'un bout de l'année à l'autre, des moyens pour unir ces peuples et faire, autant que possible, de leurs différents intérêts un seul intérêt. On nous dit que les Etats-Unis ont de vastes intérêts à protéger. Cela est absolument vrai ; mais les intérêts de l'Ouest ne sont pas exactement les intérêts de l'Est ; mais quand on songe à la grande question de l'unité des Etats-Unis et quand les hommes d'Etat anglais considèrent la nécessité de l'impérialissme, la nécessité d'unir toutes les parties de l'empire, on doit admettre que pour atteindre un pareil but, il faut des hommes d'une haute valeur intellectuelle, des hommes d'une grande instruction ; et pour ces raisons il est absolument nécessaire que les détails des départements soient confiés aux sous-secrétaires d'Etat plutôt qu'aux ministres. C'est là mon opinion, et j'approuve hautement l'honorable sénateur de Middlesex, qui a dit que nous devrions adopter dans notre pays le système qui fonctionne dans la Grande-Bretagne, après l'avoir modifié. Mon honorable ami d'en face a dit, en plaisantant, que quelquefois il a, la moitié du temps, gouverné seul le pays quand les autres membres du cabinet s'amusaient aux places d'eau.

L'honorable M. SCOTT : Avec l'aide des sous-ministres.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je crois qu'alors le pays se gouvernait lui-même. Je crois que je puis lui appliquer la remarque qu'on m'appliqua plusieurs fois, qu'il était le cheval de bât du gouvernement, auquel on faisait porter tout le fardeau de l'administration. Il a ma sympathie. Je me suis déjà trouvé dans la même position. Mais quand on est seul, on ne songe pas à régler de grandes questions, on ne songe pas à faire des changements importants. Quand mon honorable ami restait seul, il n'avait à s'occuper que de questions de détails. Je le juge par moi-même, et je sais passablement bien comment le disposaient des affaires ordinaires des différents départements : mais quand il surgissait une question importante, mon honorable ami ne la décidait pas seul. Le cabinet discutait ces sortes de questions lorsqu'il se réunissait. Telles sont les raisons pour lesquelles la proposition de l'honorable sénateur de Middlesex devrait être adoptée. J'ai longtemps partagé l'avis de l'honorable préopinant, qui a dit d'adopter le système de sous-secrétaires, des contrôleurs,—appelez-les comme vous voudrez,—en leur donnant des sièges dans la Chambre, pour leur

permettre d'expliquer les détails de leur bureau, en leur donnant le pouvoir de régler des questions comme celles dont j'ai parlé, et qui doivent maintenant être réglées par les ministres, et en empêchant qu'il y ait appel des décisions aux ministres sauf pour des cas très importants. Je n'ai jamais trouvé de raisons pour justifier feu l'honorable David Mills, qui préconisait, pendant qu'il était ministre de la Justice dans le Sénat, l'augmentation du nombre actuel des ministres. Je lui fis remarquer, un jour, que si nous adoptions le système des sous-secrétaires, nous pourrions réduire le nombre des ministres de quatre à cinq, au moins. Le département du Revenu pourrait être mis sous le contrôle du ministre de l'Industrie et du Commerce, et les contrôleurs ou sous-secrétaires de ces départements pourraient remplir leurs fonctions sans être membres du cabinet et sans recevoir un traitement aussi élevé que celui qui est payé aux ministres. On ne peut citer l'exemple des Etats-Unis. Leur système est tellement différent du nôtre qu'il est inutile d'en parler. J'ai été cependant quelque peu surpris de la façon cavalière dont l'honorable secrétaire a traité la question. Il dit : Nous ne voulons pas adopter dans le pays le système américain. Je n'ai pas compris que l'honorable sénateur d'Halifax ait préconisé ce système. A mon avis, il a simplement voulu démontrer que ce pays était gouverné par un nombre restreint de ministres, par des sous-secrétaires ou des sous-chefs de départements qui remplissaient les devoirs que les ministres remplissent dans notre pays.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur voudra-t-il me permettre de lui poser une question ? L'honorable sénateur a dit que le fait d'avoir des sous-secrétaires dispenseraient les ministres de l'obligation d'expliquer dans la Chambre les détails des départements.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Non, non, je ne suis pas allé aussi loin que cela.

L'honorable M. BEIQUE : Je demande cela pour me renseigner, parce que je ne sais pas parfaitement quels seraient les devoirs que les sous-secrétaires seraient appelés à remplir, si ce système était adopté, et j'aimerais à avoir l'opinion de l'honorable sénateur sur cette question. J'appelle particulièrement son attention sur cela. Le sous-secrétaire siégerait dans la Chambre. Supposons qu'il eût eu un secrétaire du département des Travaux publics ; il ne pourrait pas être présent dans les deux Chambres. Le sous-secrétaire ne pourrait siéger en même temps que le ministre dans la Chambre des communes.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Il le pourrait.

L'honorable M. BEIQUE : Supposons qu'il soit dans la Chambre des communes et que le ministre des Travaux publics y soit aussi. Le ministre doit être responsable des dépenses de son département. Il ne pourrait pas tenir le sous-secrétaire responsable d'une partie de ces dépenses, et j'aimerais à savoir comment, d'après l'honorable sénateur de Hastings, seraient, en pareil cas, répartis les devoirs du ministre et du sous-secrétaire ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ai cru m'être exprimé assez clairement en expliquant cela. En tout cas, je crois que les détails du département devraient être expliqués par le sous-secrétaire et que la politique du gouvernement devrait l'être par le ministre. S'il s'agissait de construire vingt-cinq bureaux de douanes, ou subventionner un grand nombre de steamers, cela regarderait le gouvernement et le ministre devrait donner des explications, mais le ministre relativement à l'exécution des travaux, pourrait être dispensé de donner des détails du département. C'était là l'idée que j'avais relativement à la question que mon honorable ami m'a posée. Vous pouvez facilement comprendre que lorsqu'il s'agirait d'imposer des taxes, de savoir s'il devrait être imposé un droit spécifique ou un droit *ad valorem*, le gouvernement devrait régler la question, et les sous-secrétaires ne seraient pas autorisés à s'en occuper. Cela serait du devoir des conseillers de Son Excellence, les ministres responsables de la couronne ; mais quand il s'agirait des détails relatifs à la perception du revenu, d'après la politique adoptée par le gouvernement, le sous-secrétaire d'Etat serait obligé de s'en occuper et cette tâche ne serait pas imposée au ministre. D'après le système projeté, le ministre des Douanes n'est pas seulement responsable de la poli-

tique du gouvernement, mais il doit en expliquer l'application, il doit expliquer l'effet qu'elle a sur chaque article pour lequel un droit est perçu. Laissez-moi vous dire comment cela s'appliquerait à chaque département. Il y a tant de détails relatifs à l'application d'un nouveau principe de ce genre, qu'il est presque impossible de les indiquer d'une seule fois. Je ne parle qu'au point de vue du principe général, tel que je le comprends. Mes honorables amis ont dit comme ils expédieraient facilement la besogne, n'était la longueur des sessions. Si je me rappelle bien, mon honorable ami a souffert de la longueur de quelques sessions, et s'il avait eu un peu d'aide pour les détails des questions qu'il était obligé de discuter, il n'aurait pas été aussi fatigué que je l'ai vu en plusieurs occasions, lorsqu'il se levait pour prendre la parole dans cette Chambre. Il parle des difficultés que suscite le patronage qu'un ministre doit exercer. Je puis lui suggérer un moyen facile de se libérer de cette responsabilité. J'admets que je ne suis pas si entiché du service civil anglais que prétendent l'être quelques sénateurs. Ayant étudié un peu cette question, connaissant un peu son fonctionnement par des amis que j'ai, à Londres, dans le service de l'Etat, je crois que les influences politiques s'exercent là et continueront de s'exercer là autant qu'ici relativement à la nomination et à la promotion des fonctionnaires publics. Je suggérerai au secrétaire d'Etat un moyen de se soustraire à toute cette responsabilité. Il dit que l'exercice du patronage est une des choses les plus difficiles et les plus impopulaires qu'un ministre puisse faire. Tout ce qu'il a à faire c'est de remettre le patronage à l'opposition, pour se libérer de toute la responsabilité et de tous les enuis qui en découlent. Mon honorable ami le chef de l'opposition prendra cette responsabilité dans le Sénat, et le secrétaire d'Etat sera débarassé de tous les ennuis qu'il subit. Mon honorable ami dit que si nous voulons savoir ce qui se fait aux Communes nous n'avons qu'à lire le " Hansard ". J'aimerais à savoir de lui combien de pages du " Hansard des Communes " il a lues durant les deux dernières semaines ? Sans le blâmer, sans blâmer d'autres sénateurs, je dirai qu'il n'y a pas dans cette Chambre un sénateur s'occupant comme il doit des affaires du Sénat, qui soit capable de lire tout ce qui se dit dans l'autre Chambre et qui soit capable de connaître toutes les questions qui y sont soumises. Je ne regarde pas cette question comme une question politique qui puisse diviser les partis. Le gouvernement ne devrait, relativement au système, n'avoir en vue que l'intérêt du pays. Je ne suis pas prêt à prétendre que ce qui a été dit contre l'adoption de cette motion m'a convaincu que je fais erreur à ce sujet. Comme l'a dit l'honorable sénateur, il y aura de grandes difficultés à combattre pour faire fonctionner le système. Tous les changements qui doivent se faire dans le gouvernement exigent beaucoup de temps pour atteindre à ce qu'on appelle la perfection, et si un insuccès suit le changement au bout de quelques mois, ce n'est pas une raison pour que ce changement soit critiqué. Cela dit, je ne me propose pas de suivre l'exemple de l'honorable secrétaire d'Etat et de quelques autres sénateurs, qui ont discuté la réforme du Sénat. Cette discussion pourra peut-être se faire plus tard sous une autre forme. J'ai essayé de me borner à la discussion d'une seule question. Je dirai cependant que je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt du Sénat que les sénateurs suggèrent des changements à la constitution. Il me semble que ceux qui ont combattu le Sénat, qui ont constamment préconisé sa réforme avant d'y entrer, devraient montrer un peu plus de discernement et de bon sens en se taisant sur une pareille question. Il ne convient pas à des hommes qui occupent une haute position comme celle que nous occupons ici de se faire les échos complaisants des clameurs des partisans du dehors. J'avoue franchement que lorsque les conservateurs étaient ici en majorité, toute la presse libérale accusait le Sénat de fanatisme et de partialité. Maintenant que les libéraux sont en majorité, la presse conservatrice, malheureusement, et cela est loin d'être à son honneur, demande à grands cris un changement. Je ferai connaître mes vues sur cette question la prochaine fois qu'elle sera discutée ici. Je ne crois pas que le gouvernement adopte la proposition de l'honorable sénateur de Middlesex ; mais je dirai que plusieurs des collègues de mon honorable ami le secrétaire d'Etat ne partagent pas les opinions qu'il a exprimées

ici, et je fais cette assertion en m'appuyant sur une bonne autorité. J'ignore quel sera le résultat, mais, en discutant cette question, nous devons espérer que, quels que soient les changements qui seront adoptés, ils le seront non seulement dans l'intérêt du Sénat en particulier, mais encore dans celui du pays en général.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) propose l'ajournement du débat jusqu'à jeudi prochain.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (19) intitulé : "Loi constituant en corporation la banque dite Bank of Winnipeg".—(L'honorable M. Young.)

Bill (23) intitulé : "Loi concernant la caisse des veuves et orphelins des ministres de l'église presbytérienne du Canada".—(L'honorable M. Watson.)

Bill (60) intitulé : "Loi concernant des brevets de la Goodwin Car Company".—(L'honorable M. Kerr.)

Bill (61) intitulé : "Loi concernant des brevets de Montague Moore et Thomas James Haskin".—(L'honorable M. Kerr.)

Bill (75) constituant en corporation la "Women's Auxiliary to the Missionary Society of the Church of England in Canada".—(L'honorable M. Baker.)

BILL PORTANT MODIFICATION DES DROITS D'AUTEURS.

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill (28) intitulé : "Loi portant modification des droits d'auteur".

Le bill subit sa première lecture.

L'honorable M. POIRIER : Il ne s'agit pas d'une mesure ministérielle, mais d'un bill qui touche à une question importante ; et, pour qu'il ne subisse pas de retard, je propose qu'il subisse sa deuxième lecture mardi prochain.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: C'est une question trop importante pour qu'un simple sénateur la présente.

L'honorable M. POWER : Elle a été présentée aux Communes par un simple député, l'honorable député de Toronto-sud. Je donne avis simplement pour que la procédure continue.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du vendredi, 14 février 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

DEMISSION DU LIEUTENANT-COLONEL DAVIDSON (16e BRIGADE D'INFANTERIE).

MOTION.

L'honorable M. LANDRY : Je propose :

Qu'un ordre de la Chambre émane pour la production d'une copie de la correspondance échangée entre le département de la Milice ou aucune des autorités militaires quelconques et le lieutenant-colonel J. J. Davidson au sujet de la démission de ce dernier du commandement de la 16e brigade d'infanterie, et de la promotion du lieutenant-colonel sir Henry Pellatt, au rang de colonel dans la milice canadienne.

L'honorable M. SCOTT : Je ne vois rien qui s'oppose à l'émanation de cet ordre.

La motion est adoptée.

PONT DE QUEBEC.

L'honorable M. LANDRY : Je crois devoir attirer l'attention du gouvernement sur un télégramme publié, ce matin, dans "Le Canada", de Montréal, et qui est ainsi conçu :

Le pont de Québec—Le pilier principal, à son tour, menace de sécrouler.

Québec, 13 février.—Le pilier principal du pont de Québec est apparemment, aujourd'hui, en grand danger, vu le fait que ce qui reste de la superstructure est exactement dans la même position qu'immédiatement après le désastre. Les ingénieurs déclarent qu'il n'y a pas d'autre alternative que celle de couper la structure en acier qui adhère encore au pilier. Autrement, la glace causera un dommage considérable, le printemps prochain. La profondeur de la rivière à cet endroit est de 300 pieds. De sorte qu'en plongeant jusqu'au fond la superstructure en acier, qui est entièrement perdue, on ne nuira aucunement à la navigation.

Je voudrais savoir de l'honorable ministre dirigeant si, vu que le parlement a garanti

l'émission de débentures faite par la compagnie du pont, jusqu'à concurrence d'une somme de cinq millions et quelques centaines de mille piastres, il se propose d'intervenir en obligeant la compagnie d'enlever immédiatement cette superstructure en acier dont je viens de parler ; ou bien s'il préfère courir, lui-même, le risque d'un autre désastre au pont de Québec ?

L'honorable M. SCOTT : Avant de me rendre, ici, j'ai remarqué dans la " Gazette de Montréal " l'article que mon honorable ami a lu, et je me suis proposé alors d'attirer l'attention de mes collègues sur ce sujet. C'est ce que je ferai demain matin. Si la compagnie ne prend pas l'initiative, le gouvernement devra certainement faire ce qui est nécessaire pour protéger le pilier qui a coûté une somme énorme. Le métal écroulé dans la rivière ne pourra plus jamais être utilisé, du moins je le présume.

LOI CONCERNANT LES ARPENTAGES FEDERAUX (BILL).

TROISIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la troisième lecture du bill (9) intitulé : " Loi concernant les arpentages des terres publiques du Canada et les arpenteurs fédéraux ".

L'honorable M. McMULLEN : Je voudrais savoir quelles sont les instructions qui sont généralement données aux arpenteurs dans les contrats d'arpentage qu'ils reçoivent de la couronne ? Ces arpenteurs sont-ils obligés de prendre des notes sur la qualité du sol et de faire une classification des terres publiques qu'ils arpentent ; ou le gouvernement donne-t-il des instructions sur ce point ? J'ai compris que les arpenteurs employés à mesurer les terres du Nord-Ouest étaient obligés de faire rapport sur la qualité des terres qu'ils arpentent. J'ai connu certaines terres classées comme n° 2, et j'ai constaté que quelques-unes de ces terres n'étaient qu'un fond de sable couvert d'herbe des prairies. C'est pourquoi je désire savoir si les arpenteurs qui mesurent les terres de la couronne, sont obligés de les classifier et d'indiquer si elles sont propres à la culture ?

L'honorable M. SCOTT : Je suis incapable de fournir des renseignements précis sur ce point. J'ai toujours été sous l'impression que les arpenteurs sont d'abord chargés de faire les arpentages et de faire incidemment rapport sur le caractère du sol. D'après ce que j'ai vu dans le rapport du ministère de l'Intérieur, les arpenteurs font toujours dans leur rapport des commentaires sur la nature du sol ; mais je présume que l'étude qu'il font sur ce point n'est que superficielle. Leur fonction principale est de mesurer les terres. L'examen de la nature du sol est subordonnée à cette fonction, et ils ne donnent probablement pas à cette partie de leur travail autant de soin que pour les arpentages. Je serai heureux d'obtenir pour mon honorable ami une copie des instructions données aux arpenteurs et de la déposer, ici, à la prochaine séance du Sénat.

La motion est adoptée, et le bill lu une troisième fois.

COMPAGNIE DE FIDEICOMMIS ORIENTALE (BILL).

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable M. DRUMMOND au nom du comité des banques et du commerce, rapporte le bill (G) intitulé : " Loi concernant la compagnie de fidéicommis orientale "—avec des amendements. Ces amendements sont divisés en deux classes, et le comité désire par ces amendements déterminer et protéger les pouvoirs du comité exécutif, ainsi désigné et qui sera nommé. L'objet est de protéger les intérêts de la compagnie en déterminant les pouvoirs délégués comme il est dit dans le bill.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à mardi prochain à trois heures.

SENAT.

Séance du mardi, 18 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

Prière et affaires de routine.

LIMITATION DES DEBATS.

AVIS DE MOTION.

L'honorable M. McMULLEN : J'ai l'honneur de donner avis que je proposerai la motion suivante :

Dans l'opinion du Sénat, les règlements et règles qui se rapportent aux débats devraient

être modifiés de façon à donner au président de la Chambre le pouvoir de limiter la durée de la discussion et de fixer une date pour prendre le vote sur chaque question donnant à chaque côté de la Chambre une juste proportion de temps pour le débat.

L'honorable M. POWER : Je désire attirer l'attention de Son Honneur le président du Sénat sur le caractère de l'avis qui vient d'être donné. Je ne crois pas que le Sénat ait le droit de régler ses débats comme le fait la Chambre des communes.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur, je crois, pourrait mieux atteindre son but en rédigeant autrement son avis. J'aurai l'occasion de conférer avec lui sur ce sujet.

AMENDEMENTS A L'ACTE DE LA MILICE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Est-ce l'intention du gouvernement de soumettre au cours de la présente session des amendements à l'Acte de la milice ?

L'honorable M. SCOTT : Le ministère de la Milice m'a informé que le sujet est à l'étude.

DISTRIBUTION DE L' "ARMY ACT" ET DES "KING'S REGULATIONS".

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

1. A quelle classe de militaires le département de la Milice est-il tenu de faire une distribution gratuite de l'Army Act et des King's Regulations du Royaume-Uni?

2. Combien de copies de chacun de ces livres sont en somme ainsi distribuées gratuitement?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses aux questions de l'honorable sénateur sont comme suit :

1. Les "King's Regulations" et ordres de la milice, 1904, contenant l'Acte de la milice, ont été distribués à tous les officiers, savoir : aux officiers brevetés ; aux officiers non commissionnés de la troupe permanente, et à tous les officiers commandant les unités de régiments ; aux adjudants, aux payeurs et aux quartiers-maîtres. Les "King's Regulations" pour l'année 1904 ont été distribués à tous les officiers—officiers commissionnés et non commissionnés de la troupe permanente.

2. 2,080 copies des "King's Regulations" et ordres de la milice, 1904, contenant l'Acte de la milice, ont été distribuées gratuitement.

Hon. M. McMULLEN.

TERRES A BOIS DU NORD-OUEST (VENTE DES).

INTERPELLATION.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) :

Est-il expédient de prendre en considération l'état actuel des choses dans les Territoires du Nord-Ouest, ou dans les nouvelles provinces, en ce qui concerne l'acquisition par vente ou bail, d'immenses étendues de terres à bois?

A-t-on rempli les conditions auxquelles ces terres à bois étaient sujettes pour leur amélioration et leur vente?

Est-ce que la possession de ces terres à bois par un petit nombre de personnes ne retarde pas la colonisation dans le Nord-Ouest et n'augmente pas le prix du bois de construction?

Est-il à la connaissance du Gouvernement qu'il s'opère des combinaisons parmi les commerçants de bois manufacturé, qui causent de la misère aux acheteurs et aux colons qui cherchent à s'y établir?

Le Gouvernement exercera-t-il son influence et fera-t-il des efforts pour diminuer les abus qui se pratiquent de cette façon, afin d'aider les nouveaux colons?

Les questions que je pose présentement à ceux qui représentent, ici, le gouvernement, ne sont aucunement inspirées par l'esprit de parti. Elles n'ont d'autre objet que l'intérêt public, c'est-à-dire, les intérêts de ceux qui habitent le Nord-Ouest—particulièrement des nouveaux colons arrivés dans cette région avec de très faibles ressources. Personne ne saurait nier que de grandes étendues de terres à bois ont été vendues ou louées à différentes personnes, et la question est de savoir si les possesseurs des baux se conforment aux conditions auxquelles ils ont été accordés. Dans la négative, le gouvernement devrait intervenir et annuler ces baux ou ces ventes de terres parce que le bois de chauffage et de construction est très rare dans le Nord-Ouest. Un grand nombre de colons y sont fixés. Une partie de ces colons se compose de pauvres gens qui ont besoin de tout ce que leurs terres peut leur procurer. Je suis peu familier avec le commerce de bois ; mais j'ose dire que l'honorable leader de la gauche serait en état de nous procurer des renseignements sur ce commerce, s'il était disposé à le faire.

L'honorable M. SCOTT : La superficie des forêts sur les terres fédérales des provinces de l'Ouest a été estimée, en 1903, par le surintendant des forêts à 150,000 milles carrés—ce qui n'est qu'un cinquième de l'étendue des terres comprenant cette superficie. Il y a, en outre, des forêts

réservées pour des parcs dont l'étendue est de 10,904 milles carrés. La superficie cédée par bail à des particuliers est de 8,174 milles carrés. Il n'est pas, par conséquent, nécessaire, aujourd'hui, de s'occuper spécialement de cette question. Je remarque que les concessions de terres à bois sont régies par cette règle—qu'aucun permis n'est accordé avant que le besoin d'une localité se fasse sentir, et, alors, des terres à bois sont vendues à l'enchère aux habitants de cette localité. Les réponses aux autres questions sont comme suit :

2. Oui.

3. Non, vu que le ministère de l'Intérieur peut appliquer la loi concernant les concessions forestières sur les terres fédérales et que cette loi est appliquée dans tous les cas où ces concessions sont faites pour un terme de cinq ans ou plus.

4. Le gouvernement n'est en possession d'aucune preuve de l'existence de telles combinaisons, si ce n'est celle faite devant un comité parlementaire, lors de la dernière session, qui est le dossier de la poursuite intentée par le gouvernement de la province d'Alberta contre la compagnie dite "Alberta Lumber Association"; mais il y a maintenant dans l'Ouest un approvisionnement suffisant de bois manufacturé et les prix de ce bois sont baissés.

5. Le gouvernement fait et a toujours fait des efforts pour diminuer les abus et aider les nouveaux colons.

CIRCULATION DE LA "GAZETTE DU CANADA".

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Quelle est la circulation actuelle de la Gazette du Canada dans chacune des provinces et dans les territoires?

L'honorable M. SCOTT : J'ai reçu l'état suivant du secrétariat d'Etat relativement à la circulation de la "Gazette du Canada":

Etat indiquant la circulation actuelle de la "Gazette du Canada" dans chacune des provinces et dans les Territoires du Canada; aussi la circulation de cette publication dans l'île du Prince-Edouard; la Grande-Bretagne et les pays étrangers.—14 février 1908.

Canada:		
Ontario	690	
Québec	438	
Nouveau-Brunswick	120	
Nouvelle-Ecosse	146	
Colombie-Anglaise	69	
Manitoba	76	
Alberta	29	
Saskatchewan	29	
Yukon	11	
Ile du Prince-Edouard	27	
		1,635
Grande-Bretagne	27	
Pays étrangers	38	
		65
Total		1,700

LES SYSTEMES DE TELEGRAPHES DU CANADA.

MOTION DECLAREE HORS D'ORDRE.

L'ordre du jour est l'avis de motion donné par l'honorable M. Davis :

Que, de l'avis du Sénat, les pouvoirs de la Commission des chemins de fer du Canada devraient être augmentés de manière que les systèmes de télégraphes du Canada soient placés sous son contrôle, et qu'une enquête détaillée devrait être faite par la commission à l'égard de l'exploitation des dits systèmes, afin d'assurer au public un service efficace et une uniformité de taux.

L'honorable M. DAVIS : Puis-je demander à l'honorable ministre dirigeant s'il croit qu'il est désirable que cette motion soit discutée, aujourd'hui ?

L'honorable M. SCOTT : Comme il y a devant la Chambre quelques affaires de routine qu'il faut expédier, je crois qu'il vaudrait mieux renvoyer cette motion et l'inscrire au bas de l'ordre des travaux d'aujourd'hui en huit.

L'honorable M. DAVIS : On m'a fait comprendre qu'une question d'ordre sera soulevée relativement à cette motion, si elle est maintenant faite. Si elle doit être déclarée hors d'ordre, je suis prêt à engager le débat sur ce sujet.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur désire-t-il que la question d'ordre soit soulevée ?

L'honorable M. DAVIS : Non ; mais on m'a fait comprendre qu'elle le serait si je procédais.

L'honorable M. POWER : Si l'honorable sénateur veut procéder maintenant, je la soulèverai moi-même.

L'honorable M. DAVIS : Par conséquent, je propose cette motion.

L'honorable M. POWER : Cette motion n'est pas régulière parce qu'elle anticipe ce qui est prévu dans le discours du trône, ce qui est contraire à l'usage parlementaire.

Son Excellence a déclaré dans son discours, lors de l'ouverture du parlement, ce qui suit :

Le moment est venu de placer, dans l'intérêt public, sous le contrôle du gouvernement fédéral, les compagnies de télégraphes et de téléphones pourvues de chartes du gouvernement fédéral. Un projet de loi sera présenté à cette fin.

C'est en substance ce que demande l'honorable sénateur dans sa motion.

L'honorable M. DAVIS : Je désire appeler l'attention de mon honorable ami sur le fait que dans le même discours du trône Son Excellence dit :

Je recommande à votre attention réfléchie les divers sujets dont je viens de parler et j'espère que la lumière divine présidera à vos délibérations.

Ce qui veut dire que nous pouvons discuter ces sujets.

L'honorable M. POWER : Oui, lorsqu'il nous seront présentés par le Gouvernement.

L'honorable M. DAVIS : Ces sujets ne nous seront peut-être jamais présentés. Il peut survenir certaines choses pouvant, par exemple, empêcher la présentation d'un bill. N'a-t-on jamais vu qu'un bill prévu dans le discours du trône n'ait jamais vu le jour ? Ce bill relatif aux télégraphes et téléphones sera peut-être présenté, et peut-être aussi ne le sera-t-il pas. C'est pourquoi je réclame le droit de discuter le sujet mentionné dans ma motion, puisque aucun projet de loi ne nous a été soumis sur ce sujet.

L'honorable M. POWER : Sans cette discussion nous serions privés, pendant le reste de nos jours, de la lumière que l'honorable sénateur est prêt à répandre sur ce sujet.

L'honorable M. DAVIS : La lumière nous vient, il est vrai, en suffisante abondance de l'honorable sénateur qui se croit plus sage que Moïse et Solomon et tous les autres philosophes de l'antiquité ; mais je tiens à lui dire que je ne veux pas tirer de lui celle dont j'ai besoin.

L'honorable M. POWER : Quoi qu'il en soit je soulève la question d'ordre.

L'honorable M. DAVIS : C'est au président qu'il appartient de décider cette question et non à mon honorable ami.

L'honorable M. LANDRY : Je trouve à la page 278 de May—dernière édition—que cette question de discuter un sujet par anticipation y est traitée. May dit :

Une motion ne doit pas anticiper une matière dont le temps de la discuter est déjà fixé par la Chambre. Il est aussi également irrégulier de présenter une motion qui anticipe une motion devant être faite pour la présentation d'un bill, si ce bill contient un sujet sur lequel la motion peut engager un débat, et si ce bill est inscrit pour être discuté —ne fût-il pas encore imprimé. Le renvoi du sujet à un comité spécial ne prive pas cependant la Chambre de son droit de l'examiner.

Je ne crois pas que nous puissions discuter par anticipation la matière d'un bill tant que ce bill n'est pas déposé devant nous. C'est-à-dire que, si le bill était présenté dans la Chambre des communes, ou dans le Sénat, nous ne pourrions pas discuter une motion demandant un débat sur des matières qu'il nous faudrait discuter subséquemment en procédant à l'examen du bill. Autrement, ce serait anticiper le débat devant avoir lieu sur le bill ; mais la simple mention dans un discours du trône, portant qu'une mesure doit être soumise, ne prive pas un simple membre du parlement du droit de discuter la matière de ce bill tant que ce dernier n'est pas présenté.

L'honorable M. FERGUSON : Jusqu'à ce que mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, eût répondu à l'honorable sénateur de Prince-Albert, la motion de ce dernier me paraissait être irrégulière, vu que le Gouvernement avait inséré dans le discours du trône un paragraphe promettant la présentation d'un bill concernant le sujet même de cette motion ; mais les remarques de mon honorable ami (le secrétaire d'Etat) indiquent que le Gouvernement n'a pas l'intention de procéder à la présentation du bill en question, puisqu'il nous a dit que l'objet visé par cette mesure n'avait pas un caractère pratique, ou sérieux.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas fait une déclaration de cette nature.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami nous a dit que la Chambre était déjà saisie d'affaires d'un caractère plus pratique, et que, par conséquent, elle ne devait pas s'occuper de la motion dont il s'agit présentement. J'en ai conclu que le Gouvernement était d'avis que la question soulevée par l'honorable sénateur d'Al-

berta (l'honorable M. Davis) n'avait pas un caractère sérieux, et que le Gouvernement avait abandonné cet article de son programme. Si mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, a voulu exprimer exactement ce qu'il a dit, sa déclaration doit être considérée comme indiquant la ligne de conduite que le Gouvernement se propose de suivre ; comme indiquant que ce dernier a retiré cette partie du programme annoncé dans le discours du trône, et que, par conséquent, si cette déclaration peut être considérée comme sincère, comme nous avons le droit de le faire, la motion de mon honorable ami, le sénateur de Prince-Albert, est tout à fait régulière.

L'hon. M. SCOTT : La raison qui m'a porté à déclarer que je ne considérais pas la motion de mon honorable ami, le sénateur de Prince-Albert, comme sérieuse, c'est que cette motion est inscrite sur le feuilleton des avis depuis deux mois et demi. Quiconque inscrit une motion de cette nature sur le feuilleton, ne fait qu'élever une obstruction dans l'ordre des travaux, et il nous faut sauter par dessus chaque fois que nous y arrivons. Je le répète, cette motion est inscrite sur l'ordre des travaux depuis plus de deux mois, c'est-à-dire depuis le 2 décembre.

Le PRESIDENT : Une règle bien connue veut qu'aucune question ne soit discutée deux fois dans le cours de la même session. Pour cette raison l'usage s'est établi de ne pas discuter par anticipation un sujet dont la Chambre est déjà saisie. Le Parlement a été très solennellement saisi par le discours du trône d'un avis qu'un certain bill sera présenté. Je suis d'avis que l'honorable sénateur d'Alberta ne peut pas engager un débat sur sa motion avant de demander aux ministres qui représentent dans le Sénat le gouvernement, si ce dernier à l'intention de donner bientôt suite à cet avis donné par le discours du trône. Si la réponse est affirmative, je déclarerai la motion de l'honorable sénateur d'Alberta hors d'ordre. Une décision au même effet a été rendue le 25 mai 1903, par le président de la Chambre des communes en Angleterre, M. Lough, d'Islington, souleva la question sur une motion d'ajournement. Le compte rendu de la discussion se lit comme suit :

MOTION D'AJOURNEMENT.

M. LOUGH (Islington, W.) : Je demande la permission de proposer l'ajournement de la Chambre afin d'appeler d'urgence l'attention sur un sujet d'intérêt public important—savoir, la détermination des ministres de Sa Majesté de dépenser des deniers publics en vue de la convention qui doit se tenir à Bruxelles au sujet de l'industrie sucrière—et cela sans la sanction du parlement.

Le PRESIDENT : Je ne crois pas pouvoir accepter cette motion parce que, d'après ce que je comprends, un bill sur ce sujet est déjà soumis au parlement, et le sujet en question pourra être pris en considération quand viendra la discussion de ce bill.

M. LLOYD-GEORGE : Avec tout le respect que je dois à l'honorable président, je ne puis comprendre que le bill qu'il vient de mentionner, ait rien à faire avec la dépense en question. L'honorable premier ministre, d'après ce que j'ai compris, nous a dit que le bill n'avait aucun rapport avec cette dépense. Le point que nous désirons élucider est celui de savoir si le gouvernement a le droit de dépenser des deniers publics sans la sanction du parlement.

M. GIBSON-BOWLES : Puis-je, monsieur le président, vous rappeler, que le gouvernement a déjà annoncé que le bill concernant la convention en question ne sera pas présenté en comité de la Chambre, et, conséquemment, n'autorisera pas probablement la dépense de deniers publics?

Le PRESIDENT : Personne, ne sait mieux que l'honorable membre que les bills autorisant la dépense de deniers publics sont invariablement présentés de la manière ordinaire; que c'est seulement lorsque leur principal objet est une dépense de deniers qu'ils doivent être présentés en comité de la Chambre. Quant à l'autre point, il me semble que la convention à laquelle le bill pourvoira sera la cause de la dépense—cette convention nécessitant des frais d'organisation, de voyages, etc.

M. LLOYD-GEORGE: Le premier ministre d'après ce que j'ai compris, nous a dit qu'il était question de faire la dépense de deniers en question avant la présentation du bill. L'opposition est, sans doute, libre de contester au gouvernement le droit de dépenser des deniers publics sans la sanction du parlement, et sur la simple promesse de faire adopter un bill autorisant ou ratifiant cette dépense.

M. LOUGH : La convention doit s'assembler, le 1er juin, et le premier ministre nous a dit que le bill ne serait pas présenté avant cette date.

M. A. J. BALFOUR : J'ai justement dit le contraire.

M. WHITLEY (Halifax) : Je voudrais savoir si une résolution adoptée, l'année dernière, peut être, aujourd'hui, interprétée, en vertu du règlement de la Chambre, comme autorisant la dépense de deniers en question.

Le PRESIDENT : Ce point ne doit pas être discuté conjointement avec la présente motion. De fait, j'ignore quelle est la résolution à laquelle l'honorable membre fait allusion.

M. LLOYD-GEORGE : Elle ne se trouve pas dans les archives

Le PRESIDENT : Avis a été donné à la Chambre par le Gouvernement.

Des VOIX : Non.

M. BUCHANAN : Peut-on nous empêcher de discuter cette motion parce que le Gouvernement aurait fait une simple promesse verbale de présenter un bill concernant un sujet qui n'est pas encore inscrit sur le cahier des ordres du jour.

Le PRESIDENT : Bien que ma déclaration ait été contredite, je ferai remarquer que l'avis d'un bill permettant au Gouvernement de pourvoir à la tenue de la convention est inscrit sur le cahier des ordres du jour, et qu'il est là depuis plusieurs semaines.

M. BRYCE : Le premier ministre nous a dit que la raison pour laquelle le Bureau du Trésor se considère comme autorisé à encourir la dépense en question, est une résolution adoptée lors de la dernière session. Ce que mon honorable ami désire discuter est la question de savoir si le Bureau du Trésor a raison, et si une résolution adoptée, lors de la dernière session, peut l'autoriser à faire maintenant la dépense en question. Mais ce point n'a aucun rapport avec la présentation du bill.

Le PRESIDENT : Je ne comprends pas que ce soit le point à discuter.

M. BRYCE : Le premier ministre n'a-t-il pas dit que le Bureau du Trésor comprenait qu'il était autorisé à faire une dépense de deniers publics sous l'autorité de la résolution adoptée lors de la dernière session?

Le CHANCELIER DE L'ECHIQUIER (M. Ritchie, Croydon) : Oui, monsieur le président. La Chambre a adopté une résolution qui oblige le Gouvernement de présenter un bill à l'effet de pourvoir à la tenue de la convention résolue, et ce bill sera présenté. (Non, non.)

Le PRESIDENT: Je viens de donner ma décision—bonne ou mauvaise—au meilleur de mon jugement. Il me faut décider à l'improviste les questions de cette nature dès qu'elles me sont soumises. Je décide, donc, que la motion proposée est hors d'ordre.

Ainsi, je suis d'avis que l'honorable sénateur, avant de proposer sa motion, aujourd'hui, devrait demander au Gouvernement s'il a l'intention de présenter un bill concernant la question qu'il veut soulever par sa motion.

L'honorable M. LANDRY : Aucune décision n'est encore donnée.

Le PRESIDENT : Pas avant que l'honorable sénateur ait posé la question aux ministres et qu'il ait obtenu une réponse.

L'honorable M. SCOTT : On m'a posé cette question une couple de fois depuis que la Chambre s'est ouverte, et j'ai répondu affirmativement. Je crois que le bill en question est déjà rédigé, et, naturellement, il contient des dispositions concernant le sujet de l'avis de motion donné par mon honorable ami.

L'honorable M. LANDRY : Dans le cas cité par Son Honneur le président, il s'agissait d'une mesure devant entraîner une dépense de deniers publics et cette mesure devait être proposée en comité.

M. le PRESIDENT : Dans ce cas, il n'y avait pas de bill ; mais une déclaration du Gouvernement portant qu'un bill serait présenté. Dans le cas dont il s'agit présentement, le fait que le discours du trône mentionne l'intention qu'a le Gouvernement de présenter un certain bill—intention confirmée depuis par le Gouvernement actuel—prive l'honorable sénateur d'Alberta du droit de proposer sa motion.

L'honorable M. CLORAN : Cette décision est-elle conforme au droit que nous avons de discuter les questions d'intérêt public ?

Des VOIX : Question, question.

L'honorable M. CLORAN : Je pose simplement une question au président.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur n'a pas le droit de critiquer la décision du président à moins qu'il en appelle de cette décision à la Chambre.

L'honorable M. LANDRY : Mais nous voyons par le compte rendu cité par le président que les membres de la chambre des lords ont posé des questions au président.

L'honorable M. CLORAN : Je suis très heureux de constater que l'honorable président de la Chambre écoute l'avis de l'honorable sénateur de Stadacona de préférence à celui d'autres membres de cette Chambre. Je demande si cette décision est conforme au droit que nous avons de discuter les questions d'intérêt public ?

M. le PRESIDENT : Je dis qu'elle est conforme à la pratique suivie dans le parlement anglais et que cette pratique doit être suivie ici.

L'honorable M. POWER : Lorsque le président de la Chambre donne sa décision, à moins qu'un honorable membre en appelle de cette décision à la Chambre, il n'a pas le droit de la contester.

L'honorable M. DAVIS : Si je suis forcé de le faire, je proposerai l'ajournement de la Chambre. Je ne veux pas servir de cible aux traits de l'honorable sénateur d'Halifax, chaque fois qu'il m'arrive de soumettre quelque chose à la Chambre, et je tiens à lui faire comprendre que je ne suis pas disposé beaucoup plus longtemps à recevoir ses traits.

L'honorable M. POWER : Tant que l'honorable sénateur d'Alberta sera membre du Sénat, il sera tenu de se soumettre aux règles de celle-ci.

L'honorable M. DAVIS : J'ai besoin de poser une simple question. Je n'ai pu suivre parfaitement la lecture du compte rendu que nous a cité l'honorable président ; mais d'après ce que j'ai pu comprendre, je ne puis voir aucune analogie entre le cas cité et celui dont il s'agit présentement, ici.

LE PRESIDENT : L'honorable sénateur n'a pas le droit de discuter la décision du président, à moins qu'il n'en appelle à la Chambre.

L'honorable M. DAVIS : Je soumettrai ma question à la Chambre de manière qu'elle ne puisse être déclarée hors d'ordre.

ROUTES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

LECTURE.

L'honorable M. THOMPSON : Je propose :

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence pour la production d'un état indiquant, relativement aux deux routes du chemin de fer Transcontinental explorées entre Grand-Falls et Chipman, province du Nouveau-Brunswick, le coût estimatif des lignes suivantes:

1. La " Back Route ";
2. La route de la Vallée de Saint-Jean.

Avec les détails suivants:

(a) Verges cubes d'excavation ordinaire et de remplissage;
(b) Verges cubes de pierres détachées;
(c) Verges cubes de roc solide;
(d) Verges cubes de béton;
(e) Milles de chevalets en acier et leur valeur;
(f) Le nombre et le coût des ponts.

Indiquant aussi, relativement à la " Back Route ", tous les détails ci-dessus au sujet des subdivisions suivantes de cette route:

(1) Grand-Falls et rivière Tobique;
(2) Rivière Tobique et chemin de fer Intercolonial;
(3) Chemin de fer Intercolonial et Chipman.

Et demandant si c'est l'intention de construire un " pusher grade " sur la voie choisie.

LE PRESIDENT : Cette demande sera, sans doute, considérée, comme un ordre de la Chambre.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

La motion est adoptée.

LA " NEW YORK MUTUAL RESERVE LIFE INSURANCE COMPANY " EN LIQUIDATION.

L'honorable M. McMULLEN : J'aimerais à obtenir de l'honorable Secrétaire d'Etat des renseignements sur un sujet d'une importance vitale. Je constate que le procureur-général de l'Etat de New-York a demandé la mise en liquidation de la compagnie dite " The New York Mutual Reserve Life Company ", ainsi que la nomination d'un séquestre. A la suite de l'inspection faite récemment des affaires de la compagnie, on a découvert que celle-ci avait un déficit de $1,360,000, et que sans ce montant, il lui était impossible de continuer ses opérations. Son permis a été suspendu, et il y a en Canada un grand nombre de détenteurs de polices de cette compagnie. Je voudrais savoir si notre département des assurances a l'intention de suspendre le permis accordé à cette compagnie de faire des opérations d'assurance en Canada, ou quelles mesures il se propose de prendre dans l'intérêt des détenteurs de polices canadiens ? Ceux-ci sont très nombreux, et il serait à propos, suivant moi, que des mesures fussent prises en leur faveur.

L'honorable M. SCOTT : Je m'enquerrai des faits auprès du ministre des Finances. Je présume que, si le permis accordé à la compagnie est suspendu aux Etats-Unis, celui qu'elle détient au Canada doit l'être également ; mais je m'assurerai des faits, demain.

DESAVEU DU " NATAL ACT " DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait que tous les journaux—sans exception—ont annoncé, aujourd'hui, que le Gouvernement était sur le point de désavouer la loi dite (Natal Act) adoptée par la législature de la Colombie-Anglaise, et qu'une copie officielle de cette loi était attendue d'un moment à l'autre au bureau

de mon honorable ami, l'honorable secrétaire d'Etat ? Puis-je demander à mon honorable ami si cette copie officielle a été reçue, et si le Gouvernement a l'intention de désavouer cette loi immédiatement après en avoir reçu une copie ; puis, quelle mesure le Gouvernement a prise pour protéger les droits de deux Japonais arrêtés à Vancouver sous l'autorité de la loi que je viens de mentionner. Je présume que l'attention de mon honorable ami a été attirée sur cette arrestation, puisqu'il est annoncé que le Gouvernement fédéral a chargé un avocat de la Colombie de protéger les intérêts des deux Japonais auxquels je viens de faire allusion.

L'honorable M. SCOTT : La semaine dernière, le ministère de la Justice reçut instruction d'engager un avocat de la Colombie-Anglaise pour défendre tout Japonais pouvant être arrêté sous l'autorité de la loi adoptée récemment par la législature de la Colombie-Anglaise. Cette loi même a été reçue, ce matin, à Ottawa, et elle a été envoyée immédiatement au ministère de la Justice ; mais je n'ai pas rencontré depuis ce ministre, ni vu son rapport. J'agirais donc prématurément si je donnais maintenant quelques explications. Je présume que la Chambre sera en possession, demain, du rapport du ministre de la Justice.•

L'honorable M. LOUGHEED : Les instructions données pour la défense des Japonais en question ont-elles été inspirées par la pensée que le " Natal Act " serait désavoué s'il contient certaines dispositions ultra vires ?

L'honorable M. SCOTT : Je ne pourrais répondre à cette question. La raison pour laquelle des instructions ont été données, c'est que nous avons cru que la loi adoptée par la législature de la Colombie-Anglaise serait inapplicable aux Japonais, parce que cette loi est contraire à l'article 95 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord qui prescrit que la législature d'une province pourra faire des lois relatives à l'immigration, pourvu qu'elles ne soient pas incompatibles avec aucune des lois du Parlement du Canada. Or, nous avons dans les statuts fédéraux une loi en vertu de laquelle les Japonais sont autorisés à immigrer en Canada, et le traité basé sur cette loi a été confirmé, lors de la dernière session.

C'est pourquoi je suis d'avis que le " Natal Act " est inapplicable à l'immigration japonaise. Des instructions ont été données à deux avocats, l'un de Vancouver et l'autre de Victoria, portant que, si des Japonais sont arrêtés, ils doivent se charger de leur cause et obtenir immédiatement pour eux si la chose est nécessaire, un bref "d'habeas corpus." Ainsi, ces instructions ont pour objet de protéger les Japonais si des procédures judiciaires sont prises contre eux.

L'hon. M. LOUGHEED : Ce sont des précautions prises dans le cas où la loi de la Colombie-Anglaise serait faite en contravention au traité Japonais ?

L'hon. M. FERGUSON : Mon honorable ami voudrait-il nous dire si le Gouvernement a donné des instructions au gouverneur de la Colombie-Anglaise relativement au " Natal Act ", et portant qu'il se proposait de le désavouer dans le cas où il serait constaté que cette loi est en contravention aux instructions données par le gouvernement fédéral.

L'hon. M. SCOTT : Le gouverneur de la Colombie-Anglaise a été laissé libre d'agir d'après son propre jugement, et il paraît avoir agi d'après l'avis de ses conseillers constitutionnels en sanctionnant la loi dite " Natal Act ".

L'hon. M. FERGUSON : Il serait intéressant de savoir pourquoi on a tenu dans ce dernier cas une ligne de conduite différente de celle tenue dans un cas précédent, où un télégramme a été envoyé pour demander une réponse conforme au désir du gouvernement fédéral ?

L'hon. M. SCOTT : Non. Je suis celui qui a causé de cette affaire avec M. McBride.

L'honorable M. FERGUSON : Je parle du télégramme.

L'honorable M. SCOTT : Lorsque M. McBride était en route pour Londres, il me fit une visite à mon bureau, et, entre autres sujets, nous discutâmes le " Natal Act ". Je lui demandai si cet acte allait recevoir la sanction royale, et il me répondit qu'il ne la recevrait pas. Je télégraphiai alors au lieutenant-gouverneur pour l'informer que son premier ministre m'avait déclaré que la loi en question ne serait pas mise en vigueur

—et lui demandai si telle était son intention, et il me répondit dans l'affirmative.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable ministre a-t-il demandé au gouverneur : Pouvons-nous compter sur cette assurance ?

L'honorable M. SCOTT : Oui, sur la parole donnée par M. McBride.

LA "NEW-YORK MUTUAL RESERVE LIFE ASSOCIATION".

L'honorable M. CLORAN : Je désire attirer l'attention de la Chambre sur la question soulevée par l'honorable sénateur de Wellington. Il a fait allusion à la compagnie dite " The Mutual Reserve Life Insurance Company ", qui a été le sujet d'une enquête faite ici par le Sénat, il y a trois ans, dans des circonstances très défavorables, et il a demandé si le Gouvernement était prêt à prendre des mesures pour la protection des détenteurs de polices en Canada.

LE PRESIDENT : L'honorable sénateur a-t-il l'intention de poser une question ?

L'honorable M. CLORAN : J'ai mentionné ce qui a été dit par l'honorable sénateur de Wellington, et je poserai maintenant ma question. Je voudrais savoir si le Gouvernement sait que ce n'est pas le procureur-général de l'Etat de New-York qui a demandé la mise en liquidation de cette compagnie ; mais que ce sont les les détenteurs de polices de la compagnie qui ont fait cette demande—ce qui est tout à fait différent. Si le procureur-général de New-York avait demandé la mise en liquidation de la compagnie, cette demande pourrait être une affaire de parti, ou elle pourrait avoir une autre cause ; mais les détenteurs de polices aux Etats-Unis ont demandé, eux-mêmes, au procureur-général de l'Etat de New-York de nommer un séquestre. Dans ces circonstances, je me joins à l'honorable sénateur de Wellington pour demander quelles mesures le Gouvernement du Canada a l'intention de prendre pour la protection des intérêts des détenteurs de polices en Canada.

L'honorable M. SCOTT : J'ai répondu à l'honorable sénateur de Wellington que mon attention n'avait été attirée sur ce sujet qu'aujourd'hui ; que je n'ai pas eu le temps de me rensigner sur ce que le ministre des Finances a l'intention de faire ; que je m'en enquerrai le plus tôt possible, et que mes renseignements seront déposés devant la Chambre aussitôt que je les aurai reçus.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivants sont présentés et lus une première fois :

Bill (T) intitulé : Loi concernant la compagnie dite « The Atlantic, Quebec and Western Railway Company ».—Honorable M. Fiset.)

Bill (U) intitulé : Loi changeant le nom et le bureau général de l' « Anglo-Canadian Insurance Company ».—(Honorable M. Casgrain.)

Bill (V) intitulé : Loi concernant la « Dominion Guarantee Company (Limited) ».—(Honorable M. Baker.)

LOI DES COMPAGNIES (BILL).

RAPPORT DU COMITE.

La Chambre se forme en comité général pour l'examen du bill (I) intitulé : «Loi modifiant la loi des compagnies.»

EN COMITE.

Article 1.

L'honorable M. SCOTT : La loi des compagnies est désignée sous différents noms dans les statuts revisés. Elle est appelée « Acte concernant les compagnies » ; le titre de l'un des statuts est « Loi des compagnies, 1902 », et l'on prétend que, pour la rendre plus claire, il faut que la partie de cette loi soit amendée en y ajoutant que la loi s'appliquera à toutes les compagnies constituées en corporation sous l'empire de la loi des compagnies, 1902. Je propose, donc, que l'alinéa « C » soit ajouté comme faisant partie de l'article 1. C'est une simple affaire de rédaction.

La motion est adoptée.

Article 2,

L'hon. M. SCOTT : Une société, de Toronto, a demandé que l'article suivant de la loi des compagnies fut amendé par addition d'une disposition. Cette société, paraît-il, a émis sous l'autorité de la loi des compagnies des obligations qui seront probablement placées en France et en Angleterre, et elle a constaté que les acheteurs

de ces pays ne veulent accepter ces valeurs que d'après le cours monétaire de leur pays respectif. C'est-à-dire que les obligations d'après le présent bill, pourront être émises en marcs, en francs et en livres sterling, ou pour des sommes de vingt livres sterling ; de 500 francs, ou de 400 francs—soit en sommes représentant le plus approximativement possible l'équivalent, en cours canadien, de la somme de $100. On a dans ces pays constaté que le crédit du Canada était à la hausse sur les marchés monétaires du monde, et un certain nombre de nos capitalistes ont, de leur côté, constaté qu'ils peuvent placer en Allemagne et en France leurs obligations à un meilleur taux qu'en Angleterre. C'est pourquoi ils désirent profiter de cette circonstance. Le Canada est très intéressé à ce que nos obligations puissent être, à l'avenir, admises sur les marchés financiers de France et d'Allemagne. Ce fait augmentera notre liberté d'action lorsque nous voudrons vendre des obligations.

L'article est adopté.

L'honorable M. McKEEN : Au nom du comité rapporte le bill sans amendement.

BANQUE DE WINNIPEG (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. WATSON : En l'absence de l'honorable M. Young, je propose la deuxième lecture du bill (19) intitulé : Loi à l'effet de constituer en corporation la Banque de Winnipeg.

L'honorable M. LOUGHEED : J'ai attiré récemment l'attention de la Chambre sur les nombreuses demandes en obtention de chartes de petites banques, et j'ai demandé à mon honorable ami si le Gouvernement avait adopté une politique au sujet de l'adoption des bills qui s'y rapportent. L'établissement de banques de ce genre a été fortement critiqué dans l'autre Chambre et dans la presse. Il me semble que la concession de ces chartes sans exercer un discernement judicieux, est de nature à nuire à la réputation financière de nos banques généralement. Il me semble, en outre, que le Gouvernement devrait adopter une certaine politique sur cette question, et surveiller mieux que par le passé les privilèges exercés par les compagnies organisées pour faire le commerce de banque.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur sait que l'Acte des banques prescrit comment une charte de banque peut être obtenue.

Il donne même la formule à employer pour en faire la demande. J'ai soumis la présente objection au ministre des Finances, et ce dernier m'a répondu qu'il était tout à fait incapable de faire un changement dans l'Acte des banques avant que le terme de leurs chartes soit expiré. Tous les dix ans, notre Acte général des banques est soumis à une discussion approfondie et des changements appropriés aux nouveaux besoins sont adoptés. Le présent bill est soumis au parlement, et le ministre des Finances est d'avis que c'est au parlement qu'il appartient d'assumer la responsabilité de toute législation de ce genre. Le parlement, par exemple, pourrait être d'avis qu'il est à propos que des dépôts en garantie plus considérables soient faits par les banques, ou qu'il est à propos d'accroître le capital minimum autorisé.

L'honorable M. McMILLAN : Le dernier article du bill prescrit que cette loi restera en vigueur jusqu'au 1er jour de juillet de l'année 1911. C'est, je crois, une disposition inusitée. Je ne crois pas que l'Acte des banques permette qu'une charte de banque reste aussi longtemps en vigueur avant que son capital soit souscrit. Toutefois, c'est une disposition que le comité pourra discuter et modifier.

L'honorable M. LOUGHEED : Je suis sous l'impression que les chartes de banques expirent, au cours de la présente année ; mais on peut fort bien dire que, nonobstant le fait que la loi des banques autorise la création de banques, le crédit du Canada a été très sérieusement ébranlé par suite de la faillite de certaines petites banques, et de la crainte éprouvée dans plusieurs quartiers, particulièrement dans les cercles financiers, relativement à la solvabilité d'autres petites banques récemment constituées en corporation. Si la loi des banques, même telle qu'elle existe actuellement, ne protège pas suffisamment les intérêts des banques établies en Canada, il n'y a aucune raison qui empêche le Gouvernement d'intervenir immédiatement en faveur de ces

intérêts, et il me semble que c'est mal raisonner que de dire qu'il faut attendre que les chartes des banques soient expirées avant que le Gouvernement examine sérieusement cette question.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

PRESENTATION D'UN BILL—SOCIETE DES MISSIONNAIRES DE L'EGLISE D'ANGLETERRE.

PREMIERE LECTURE.

Le bill suivant est présenté et lu une première fois :

Bill (75) intitulé : Loi constituant en corporation la société dite « Women's auxiliary to the missionary society of the church of England in Canada ».—Honorable M. Barker.

SOUS-SECRETAIRES PARLEMENTAIRES.

CONTINUATION DU DEBAT.

L'ordre du jour est la

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Ross (Middlesex).

Que dans l'opinion de cette Chambre, le temps est arrivé de compléter l'organisation de l'exécutif, par la nomination de sous-secrétaires dans les ministères les plus importants du service public, avec des devoirs et des privilèges semblables, autant que possible, à ceux des officiers correspondants, dans le Parlement de la Grande-Bretagne.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Je ne me lève pas autant pour discuter cette question que pour exprimer la surprise que j'éprouve en voyant qu'un parlementaire aussi expérimenté que l'est l'honorable sénateur de Middlesex, ait soumis au Sénat un sujet de cette nature.

C'est, selon moi, un sujet qui relève entièrement du gouvernement—c'est-à-dire, un sujet qui concerne l'administration des affaires publiques, et dont le gouvernement devra, lui-même, s'occuper quand il le jugera à propos. La motion qui est maintenant devant nous peut être considérée comme une espèce de reproche adressé au gouvernement. Cette motion est l'équivalent de ceci : Vos travaux sont en retard, et vous n'avez pas l'habileté requise pour les exécuter; mais nous allons vous donner des sous-secrétaires qui accéléreront l'exécution de ces travaux, et rendront efficace le service civil du pays. Toutefois, bien que la présente motion puisse être ainsi interprétée, je suis convaincu que telle n'est pas la pensée de son auteur. Cet honorable sénateur a plutôt cédé à un sentiment de charité et de commisération envers un cabinet surchargé de travail. Mais depuis quand donc le gouvernement du Canada est-il devenu modeste et timide au point de ne pas demander lui-même, ou se faire donner l'aide dont il a besoin ? Soyez sûrs que lorsque le gouvernement sentira le besoin de se faire aider par des sous-secrétaires, il les aura sans les demander au Sénat, ou il les aura en adoptant la procédure parlementaire ordinaire—c'est-à-dire, en soumettant, lui-même, au parlement un bill à cette fin.

Des sous-secrétaires élus par le peuple—s'ils étaient parfaitement honnêtes—pourraient devenir une cause d'embarras pour les ministres. Il est bien connu que, dans le ministère chargé de l'administration des dépenses publiques, ainsi que dans le ministère de l'Intérieur, il y a toujours certaines affaires—telles que des contrats ; des paiements supplémentaires, des acheteurs, des commissions payées à des intermédiaires, des ventes et des affermages de terres faits à des favoris—sur lesquelles le parlement n'est jamais renseigné ; mais qu'un sous-secrétaire pourrait révéler. Les ministres ne se plaignent pas du système actuel. De son côté, la Chambre des communes ne s'en plaint pas non plus. Tous les renseignements peuvent être obtenus actuellement des ministères pourvus, comme ils le sont, de sous-ministres expérimentés. Ceux-ci ont sous leurs ordres un nombreux personnel de commis ; ils préparent les arrêts, les réponses aux questions et tous les autres renseignements généraux que les ministres déposent devant le parlement quand ils le jugent à propos. C'est donc pour un ministre une tâche facile que celle de répondre aux questions qui lui sont posées sur les affaires relevant de son ministère. Le seul inconvénient qu'offre ce système se fait sentir dans le Sénat où l'honorable secrétaire d'Etat est tenu de répondre pour tous les ministères, et les sénateurs trouvent que c'est une trop lourde besogne pour un seul ministre. Nous connaissons tous l'ardeur infatigable de l'honorable secrétaire d'Etat; mais les nombreuses questions qui lui sont posées par l'honorable sénateur de Stada-

cona requerraient deux sous-secrétaires pour y répondre. Tantôt cet honorable sénateur assourdit les oreilles de l'honorable secrétaire d'Etat avec la carabine Ross ; tantôt il attire son attention sur le fonctionnement du système Marconi. Mais pour revenir au Sénat, je dirai que l'honorable secrétaire d'Etat devrait avoir l'assistance d'une personne responsable pour répondre aux questions posées devant le Sénat au gouvernement.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Mon honorable ami, l'honorable sénateur de Victoria, voudrait bien savoir pourquoi—vu mon expérience en matière de gouvernement et en matière parlementaire—j'ai cru devoir présenter la motion qui est maintenant devant la Chambre. Eh, bien ! c'est justement cette expérience que je possède, qui m'a poussé à faire cette motion. Ce qui m'inspire présentement est ce que j'ai vu dans la Chambre des communes pendant les onze années que j'ai passées comme membre de cette dernière Chambre ; ce qui m'inspire encore est ce que j'ai appris depuis que je suis devenu membre du Sénat, sans parler de l'étude que j'ai pu faire sur les débats parlementaires pendant que je ne faisais pas partie de l'une ou de l'autre Chambre du parlement fédéral et c'est le résultat de cette expérience qui me conduit à la conclusion que je tire dans la motion que je soumets maintenant au Sénat.

Quant à la question de savoir si mes opinions sont d'accord ou non avec celles de mes honorables collègues de cette Chambre, c'est une question à laquelle je ne puis encore répondre. L'honorable secrétaire d'Etat ne partage pas mon avis, et l'honorable sénateur d'Halifax, non plus. Le seul honorable sénateur qui, dans le présent débat, ait exprimé des opinions analogues aux miennes, est l'honorable sénateur de Hastings (sir Mackenzie Bowell). J'ai donc de mon côté l'expérience d'un honorable sénateur qui fut, pendant un certain temps, premier ministre du Canada, et qui nous dit que le changement maintenant proposé par lequel les ministres seraient aidés, au cours des débats et pour répondre aux diverses interpellations—est un changement que l'intérêt public requiert. Aucune des raisons données en oppoostion à ma proposition ne me porte à modifier quoi que ce soit du discours que j'ai prononcé sur le présent sujet. Mon honorable ami, l'honorable sénateur de Victoria, nous a dit que ce sera à la Chambre des communes qu'il appartiendra de prendre l'initiative quand le besoin d'un changement comme celui que je propose se fera sentir. Les besoins de la Chambre des communes ne nous touchent pas autant que nos propres besoins. Il peut se faire que je ne sois pas présentement le fidèle interprète de l'opinion du Sénat ; mais je crois devoir dire tout ce que je pense, moi-même, et je crois humblement que, nous avons besoin dans le Sénat du changement en question—et que nous en avons même besoin très grandement. Je ne veux pas par ces mots insinuer rien de blessant contre le ministre dirigeant, l'honorable secrétaire d'Etat ; ni contre l'assistance qu'il reoit de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie. Je crois devoir dire que le leader du Sénat est réellement surchargé de travail. Il est obligé de répondre à toutes les interpellations ; d'expliquer tous les bills renvoyés par la Chambre des communes, et dont le nombre est de cent à cent cinquante par session. Il est aussi obligé de discuter les bills présentés dans le Sénat et de prendre part aux travaux des comités, durant la session. La tâche dont il est chargé est certainement trop lourde pour être confiée à une seule personne. C'est une tâche qui a été généralement bien remplie jusqu'à présent ; mais nous vivons dans un âge de progrès, et ce qui a été fait passablement bien dans le passé pourrait être—du moins, je l'espère, mieux fait encore si le changement que je propose était adopté. L'honorable secrétaire d'Etat nous a dit que la presse ne s'est aucunement occupée de la présente question, et l'honorable sénateur, de Halifax, a prétendu, lui aussi, que la présente question n'intéressait aucunement le public. Telle est la difficulté qui se dresse devant le Sénat.

La presse, règle générale, s'intéresse très peu au Sénat—et pourquoi ? La raison, c'est le fait que les fonctions du Sénat sont trop limitées par la constitution ; ou que trop peu de lois s'imposant à l'attention du public, peuvent prendre naissance dans le Sénat. Ma proposition affirme simplement que si des sous-secrétaires parlementaires pouvaient siéger dans le Sénat ; si ce dernier pouvait prendre une plus grande ini-

tiative en matière de législation et s'occuper de questions équivalent en importance à celles discutées dans la Chambre des communes, la presse s'occuperait alors de nos travaux comme elle le fait de ceux de l'autre Chambre. Je ne blâme aucunement la presse. La tribune des journalistes des Communes est toujours remplie de "reporters", tandis que la nôtre est toujours vide. Et pourquoi ? C'est parce que nos travaux ne fournissent pas assez de matières aux représentants de la presse. Ils savent que le Sénat n'est actuellement qu'un corps de revision—comme on l'appelle. Ils savent que les détails des importantes mesures ont été discutés à fond par les Communes avant que ces mesures arrivent au Sénat. Qu'est-ce qui pourrait être ajouté à ce qui a été dit sur ces mesures ? Rien, généralement. C'est pourquoi des lois les plus importantes, qui ont occupé, pendant de nombreux jours, l'attention de l'autre Chambre, sont ratifiées par le Sénat sans aucune discussion. Un nouveau débat sur ces lois est considéré, ici, comme inutile. On doit savoir gré au Sénat de ce qu'il ne perd aucun temps en discussion inutile ; mais si d'importantes mesures prenaient naissance dans le Sénat, elles seraient l'objet de débats approfondis, et le Sénat pourrait ainsi employer son attention et son activité à préparer des bills pour la Chambre des communes—ce qui épargnerait du temps à celle-ci. Je remarque que l'honorable sénateur d'Halifax est en faveur de la loi adoptée en 1887. Tant mieux ; mais il nous a dit que, bien qu'il fût en faveur de cette loi, sir John A. Macdonald n'en était pas, lui-même, un bien chaud partisan, puisqu'il ne la mit pas en vigueur de son vivant. On eut, peut-être, des raisons, alors, pour ne pas l'appliquer. Un ministre du Commerce et de l'Industrie ne fut nommé qu'après le décès de sir John A. Macdonald, et c'est probablement tout ce qui put être fait alors. Pour mettre en opération sa propre loi, sir John A. Macdonald eût été obligé de se défaire de quelqu'un de ses collègues—c'est-à-dire, de lui permettre de se retirer, ou de le reléguer dans une position inférieure. Je comprends qu'il n'était pas disposé à procéder de cette manière. L'honorable sénateur, de Hastings, était alors ministre des Douanes, et sir John A. Macdonald ne pouvait pas très aisément dire à un collègue distingué de son cabinet : "Je vous nommerai contrôleur" ; mais il put dire : "Je dois attendre une occasion favorable pour faire les nominations en question". Cette occasion ne se présenta pas de son vivant. Son successeur fut sir John Thompson, et ce dernier transféra l'honorable sénateur de Hastings du ministère des Douanes au ministère de l'Industrie et du Commerce.

L'honorable sénateur du Nouveau-Brunswick (l'honorable M. Costigan) étant alors ministre du Revenu de l'intérieur, sir John Thompson ne pouvait commodément le mettre à la retraite ; ni ne voulait le reléguer dans une position inférieure. Il lui fallait donc attendre une occasion plus favorable, qui n'arriva pas de son vivant ; mais lorsqu'il s'agit, dans des circonstances plus favorables, de la nomination d'un solliciteur général et d'accéder aux exigences, cette nomination fut faite. Mais nous ne sommes pas en état de dire au juste—sir John A. Macdonald n'étant pas, ici, lui-même, pour nous donner son témoignage—pourquoi il ne mit pas, lui-même, sa loi en vigueur. Je ne fais présentement qu'expliquer raisonnablement pourquoi la chose ne fut pas faite. Si l'honorable sénateur de Hastings, était présentement ici, il corroborerait ce que je viens de dire. L'honorable sénateur d'Halifax et l'honorable secrétaire d'Etat ont prétendu que l'exemple de l'organisation administrative et parlementaire, en Angleterre, ne devait pas être suivi servilement par nous. Je n'ai pas conseillé de suivre servilement cet exemple. Nous pourrions adopter la pratique anglaise d'avoir un cabinet susceptible d'être composé d'un nombre variable de membres. Notre cabinet est composé d'un nombre de membres rigoureusement fixé à quatorze. En Angleterre, comme je l'ai dit, dans un débat précédent, le nombre des membres du cabinet varie depuis douze jusqu'à dix-huit. Ce dernier chiffre est le plus élevé que le noombre des membres du cabinet britannique ait atteint depuis douze ou quinze ans. Je ne vois aucune objection à ce que cette pratique soit suivie en Canada, et il y a bien des raisons en sa faveur. Un cabinet peut être trop ou pas assez nombreux. En fait, la raison pour laquelle un cabinet fut constitué, en Angleterre, sous le règne de l'un des George, c'est que le premier ministre pouvait conférer

plus sûrement avec un plus petit nombre de membres du conseil privé. De là l'origine de cet Etat dans l'Etat, c'est-à-dire, d'un cabinet dans le sein du conseil privé, ou d'un comité exécutif dans ce conseil, et bien que le nombre des membres de ce cabinet ait varié suivant les divers premiers ministres qui se sont succédés, il n'y a aucune raison pourquoi ce mode ne serait pas adopté en Canada, si nous trouvons qu'il convient dans les circonstances où nous nous trouvons. Mais l'honorable secrétaire d'Etat va plus loin et nous dit que, bien que le cabinet et l'administration britannique soient composés d'un grand nombre de membres—ce nombre se composant en réalité d'une soixantaine de membres—la Grande-Bretagne possède plusieurs colonies, et l'étendue de sa juridiction ne saurait être comparée à celle du parlement du Canada.

Cela est vrai, et il faut, en effet, que le nombre de ses fonctionnaires soit proportionné à l'étendue de cette juridiction. Si vous examinez quelques-uns des détails du gouvernement anglais, vous trouverez que, sous plusieurs rapports, le cabinet anglais est exempt de plusieurs devoirs qui incombent au gouvernement du Canada. C'est-à-dire que les fonctions sont subdivisées et partagées de manière qu'un ministre puisse s'appliquer particulièrement à la division du service, qui lui échoit, sans que son attention soit détournée par les affaires des autres divisions du service public. Par exemple, l'Inde possède des sous-secrétaires; mais elle a son conseil d'Etat—lord Minto a son propre conseil privé. L'Inde est virtuellement gouvernée dans l'Inde même en vertu des dispositions de l'Acte concernant l'Inde, et aucune affaire de l'Inde ne relève du gouvernement impérial, sauf les questions de guerre, ou de famine, ou de règlements concernant les droits à imposer sur les produits anglais. L'Inde, d'après la loi qui la régit, possède, comme colonie de la couronne, un gouvernement tout aussi libre que l'est celui du Canada. Puis il y a, en Angleterre, un secrétaire des colonies, et qu'a-t-il à faire ?— Très peu de choses—n'ayant qu'à nommer les gouverneurs pour les colonies autonomes et les colonies de la couronne. Le parlement impérial n'a aucune loi à édicter pour le Canada, à moins qu'il ne s'agisse de traités tels que celui conclu avec le Japon, ou le traité conclu avec la France, ou d'autres questions se rattachant à nos relations avec les Etats-Unis, ou d'autres affaires du même genre. Sous le régime de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, le bureau des colonies est pratiquement—ou du moins dans une grande mesure—exempt de toute obligation de prendre part au gouvernement du Canada, et la même chose peut se dire relativement à l'administration d'un sous-secrétaire. Par exemple, l'Irlande possède son propre conseil privé, et si nous consultons la loi conférant à l'Irlande son propre conseil privé sous la présidence de lord Aberdeen, vous verrez que presque toutes les affaires tombant sous la juridiction des gouvernements provinciaux en Canada, se trouvent pratiquement sous celle du gouvernement de Dublin ; mais le grand grief de l'Irlande, c'est que le gouvernement de Dublin contrôle l'application de la loi des pauvres et presque toutes les autres affaires de l'Irlande. Il est, peut-être, nécessaire de m'arrêter un instant sur ce point pour élucider davantage ma pensée. Par exemple, sous l'empire de la loi créant une commission des travaux publics pour l'Irlande, cette commission est chargée de la surintendance de tous les édifices publics ; des parcs, des ports, des chemins et des ponts, des canaux, des maisons d'éducation, des bâtisses élevées pour la garde des côtes, des bureaux de douanes, des pêcheries, du drainage, de la navigation intérieure, des chemins de fer, des palais de justice, des prisons, des hôpitaux, etc., qui ne tombent pas sous l'administration des comtés, ou de la loi des pauvres.

De sorte que l'Irlande est pratiquement gouvernée par le conseil de Dublin—sans que le peuple irlandais, il est vrai, ait voix délibérative, ou consultative—mais sous l'empire d'une autonomie presque aussi étendue que l'est l'autonomie de chacune de nos provinces canadiennes établies par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. De sorte que le secrétaire de l'intérieur, en Angleterre, qui est chargé des affaires de l'Irlande, est pratiquement remplacé par cette commission locale dans l'administration de toutes les affaires de l'Irlande. La même chose peut se dire du premier secrétaire chargé des affaires de l'Ecosse. Voyez l'étendue de sa juridiction. Ce secrétaire est revêtu de pouvoirs statutaires importants

sur les sujets suivants—la loi des pauvres ; les travaux publics ; la loi des prêts ; les pêcheries de saumon ; la commission des pêcheries ; les prisons ; l'éducation ; les maisons d'écoles ; la commission des manufacturiers ; les asiles d'aliénés ; l'hygiène ; les chemins et ponts ; la perception des taxes locales ; la protection des oiseaux ; la police; le bureau d'enregistrement ; la fabrication des alcalis ; les cotiseurs de chemins de fer ; les parcs publics ; les marchés ; le rôle de cotisation d'un comté ; l'enregistrement des mariages, des naissances et des décès ; les districts électoraux pour le parlement ; les habitations d'artisans et de journaliers ; les comptes des routes à barrières ; les locomotives ; les substances alimentaires et pharmaceutiques ; les shérifs ; les palais de justice ; les cimetières, et la souillure des eaux de rivière. De sorte que le premier secrétaire chargé des affaires de l'Ecosse est revêtu de pouvoirs représentant pratiquement ceux de nos législatures locales en Canada. Si vous examinez la composition du gouvernement de la Grande-Bretagne, vous constaterez qu'il y a plusieurs subdivisions et que les chefs de ses divers ministères ne sont pas surchargés de travail. Or, ma proposition veut que les chefs de ministères, ici, c'est-à-dire, les ministres de la couronne ; les membres du cabinet—soient assistés plus qu'ils ne le sont actuellement ; qu'ils soient jusqu'à un certain point exemptés du soin de s'occuper des détails de leur administration, afin qu'ils puissent consacrer plus de temps aux propositions de loi les plus importantes, et nous faire bénéficier de leur expérience, de leur habileté, des grandes qualités d'homme d'état qu'ils possèdent.

Si nous considérons que nos hommes d'Etat ont besoin de se former, de développer leur éducation politique, de s'élever à la hauteur des questions les plus complexes, d'agrandir constamment leur horizon politique, il nous paraîtra évident que ceux qui sont appelés à nous guider dans la discussion des sujets les plus importants qui se présentent, ne doivent pas avoir à s'occuper de questions de détails que des sous-secrétaires pourraient parfaitement régler et qui conviennent le mieux, du reste, à leurs fonctions restreintes. C'est une des raisons pourquoi j'ai demandé à la Chambre d'étudier très sérieusement la proposition que j'ai déposée devant elle, et de voir, si elle n'est pas digne de son attention.

L'honorable secrétaire d'Etat nous dit que les ministres de la couronne, en Canada, ne peuvent être surchargés de travail, parce que nous avons des législatures provinciales qui les exemptent de l'obligation de s'occuper d'une foule d'affaires d'un intérêt local. Il y a du vrai dans cette manière de voir ; mais cette prétention n'est juste que jusqu'à un certain point. Si vous jetez les yeux sur l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, vous trouverez qu'il y a plusieurs questions sur lesquelles le parlement fédéral et les législatures provinciales ont une juridiction concurrente. Par exemple, le parlement fédéral s'occupe beaucoup des intérêts agricoles. La même chose peut se dire des législatures provinciales, et le parlement fédéral n'est donc pas privé de son droit de s'occuper d'agriculture par le fait que l'agriculture est un sujet qui tombe également sous la juridiction de la législature provinciale. Il en est de même de l'immigration, sujet épineux qui a occupé beaucoup l'attention jusqu'à présent du parlement fédéral. Voilà encore un sujet qui tombe également sous la juridiction des législatures provinciales. Le parlement fédéral s'occupe aussi des questions de chemins de fer, et nous avons une commission des chemins de fer. Les provinces, aussi traitent les questions de chemins de fer, et dans la province d'Ontario, du moins, le gouvernement local est assisté par une commission des chemins de fer. Nous avons dans nos statuts fédéraux une loi générale des compagnies qu'il est question, aujourd'hui, ici, de modifier. Les provinces en ont une également. Nos statuts fédéraux contiennent aussi une loi concernant les assurances, qui occupera beaucoup notre attention au cours des prochaines semaines. Les législatures provinciales peuvent aussi faire de la législation sur les assurances. Le parlement fédéral a juridiction sur les pêcheries. Les législatures provinciales ont aussi juridiction sur certaines pêcheries. Quelques-unes des législatures provinciales ont juridiction exclusive sur les terers publiques situées dans leurs limites respectives ; mais le parlement fédéral a juridiction sur tous les territoires du Nord-Ouest. Ainsi, bien que sous le régime de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, certains sujets soient réservés aux législatures provinciales ces mêmes sujets tombent en même temps sous

la juridiction du parlement fédéral, et c'est pourquoi l'on ne peut opposer ce fait, ou cette double juridiction—ou cette juridiction partagée entre le parlement fédéral et les législatures provinciales—à mon argument à l'appui de ma proposition. Si les deux juridictions—provinciales et fédérale—étaient plus distinctes, ou si ce qui tombe sous la juridiction des législatures provinciales ne tombait pas en même temps sous la juridiction fédérale, l'objection faite à ma proposition aurait quelque force ; mais c'est l'existence du contraire qui réfute cette objection.

Puis, mon honorable ami le sénateur, de Halifax, dit que, si nous nommons des sous-secrétaires parlementaires, ils seront portés à manquer de respect envers leurs chefs—qu'ils ne seront pas aussi dociles que le sont les sous-secrétaires parlementaires anglais. Eh, bien ! qu'on fasse l'essai de ce changement avant de tirer une conclusion comme celle que je viens de mentionner. Les Canadiens, règle générale, sont courtois et respectueux. Sur quoi s'appuie donc l'honorable sénateur de Halifax pour dire que les sous-secrétaires en question n'obéiront pas à leurs chefs ?

L'honorable M. POWER : Je m'appui sur l'expérience de sous-secrétaires que nous avons déjà faite en Canada.

L'honorable M. ROSS : Nous n'en avons jamais fait l'expérience, puisque ces sous-secrétaires parlementaires n'ont jamais existé en Canada.

L'honorable M. POWER : Oui, puisque nous avons eu des contrôleurs.

L'honorable M. ROSS : Mon honorable ami ne veut pas faire l'expérience de sous-secrétaires parlementaires, et son objection ne s'appuie que sur son imagination. Les sous-secrétaires parlementaires canadiens seraient tout aussi respectueux envers leurs chefs que le sont les sous-secrétaires parlementaires anglais. Les sous-ministres que nous avons actuellement ne sont-ils pas respectueux envers leurs chefs respectifs ? Je n'aime pas cette mauvaise opinion que l'on a des Canadiens. J'aimerais à faire l'essai de ces sous-secrétaires, et si nous constatons, en faisant cet essai que les Canadiens ne sont pas dignes de remplir cette fonction, nous pourrions alors modifier la loi qui les aurait fait nommer ; mais je suis d'avis que les Canadiens sont dignes d'être élevés à quelque position honorifique que ce soit. Puis, mon honorable ami craint que l'adoption de ma proposition n'ait pour effet d'augmenter considérablement le nombre de nos fonctionnaires. Supposé qu'il en soit ainsi, notre pays se développe, et je ne crois pas qu'il soit sage de lésiner lorsqu'il s'agit du service public. Il importe que le personnel des fonctionnaires soit à la hauteur des besoins de l'Etat ; que le nombre de ces fonctionnaires soit proportionné à ces besoins. Tout gouvernement qui lésine à l'égard du service public en s'abstenant de nommer le nombre de fonctionnaires requis, ne comprend pas bien les intérêts du pays et ne remplit pas son devoir. Combien coûteraient au pays la nomination de quelques serviteurs experts comme ceux que je voudrais voir nommer ? Quelle serait la différence au point de vue de la dépense si des sous-secrétaires parlementaires étaient nommés ?

Leurs salaires pourraient se montrer en totalité à trente ou quarante mille dollars. Nous dépensons une somme plus élevée que cela pour un petit port, ou un quai, ou un bureau de poste, et un pareil chiffre est une bien chétive bagatelle pour le politicien de la localité qui demande cette dépense. Mais si nous avions six ou sept sous-secrétaires parlementaires, ils pourraient soulager considérablement leurs chefs. On pourrait les trouver dans le Sénat et dans l'autre Chambre. Ils seraient utiles dans les tribunes populaires et d'une centaine d'autres manières que je n'ai pas besoin de mentionner, mais que vous connaissez tous. Mais mon honorable ami croit que, si des sous-secrétaires parlementaires étaient nommés, aucun d'eux ne siégerait dans le Sénat. Comment mon honorable ami peut-il le savoir ? Je ne crois pas que le Sénat, si ces secrétaires parlementaires étaient nommés, serait privé de leur assistance. Qu'est-ce que feraient six ou sept secrétaires parlementaires dans la Chambre des communes où siégent déjà douze membres du cabinet ? L'un des objets de ma proposition est qu'un certain nombre de ces sous-secrétaires soit alloué au Sénat. Bien que je ne connaisse pas intimement les membres actuels du Sénat, je crois que le premier ministre pourrait aisément trouver parmi les sénateurs quatre

ou cinq hommes—dont l'un serait, par exemple, l'honorable sénateur d'Halifax (l'honorable M. Power), pour remplir la charge de sous-secrétaires parlementaires et soulager les ministères dans leurs travaux.

Quant à l'honorable sénateur d'Halifax, je n'ai aucune opinion à exprimer sur sa compétence. Ses capacités, ses connaissances des formes de notre procédure en usage dans nos délibérations m'inspirent le plus grand respect et me surprennent même quelquefois,—moi qui suis si peu versé dans ces matières. Il serait inconvenant de mentionner d'autres noms. Le Sénat acceptera quiconque le gouvernement jugera à propos de nommer. Notez la distinction qu'il y a à faire relativement à la manière dont les sous-secrétaires parlementaires, en Angleterre, sont nommés. Là, le sous-secrétaire parlementaire, après sa nomination, ne donne pas sa démission pour retourner devant le peuple et solliciter une réélecttion. Il prend son siège en parlement, après sa nomination, sans être obligé de faire ratifier cette nomination par ses électeurs, comme sont obligés de le faire les membres du cabinet. Cette exemption de retourner devant les électeurs simplifie considérablement les choses, et rend d'autant plus enviable cette fonction de sous-secrétaire parlementaire. Quant à la dépense qu'entraîneraient ces fonctionnaires, elle ne mérite certainement pas que nous nous en occupions un seul instant. Puis mon honorable ami d'Halifax, nous a dit encore que nous ne pourrions pas suivre très bien l'exemple des Etats-Unis. Ce n'est pas ce que je demande au Sénat, et je ne lui demande pas non plus de copier servilement le système anglais. Les membres du cabinet, aux Etats-Unis, au nombre de neuf, ne sont aucunement responsables envers les deux chambres du Congrès; mais nos sous-secrétaires parlementaires le seraient nécessairement envers le parlement, non, toutefois, dans le même sens que l'est un ministre, puisque sa position serait inférieure à celle de ce dernier. Mais qu'est-ce que pourraient donc faire les sous-secrétaires parlementaires ? Ils pourraient se charger des crédits budgétaires et d'un certain nombre de bills ; ils pourraient, par exemple, présenter des bills d'une importance secondaire, et soulager, dans certaines occasions, les ministres de quelques-unes des longues séances. Ils ne pourraient, toutefois, se prononcer sur les questions se rattachant à la politique du gouvernement, si ce n'est avec le consentement de leur chef. Les membres du cabinet, aux Etats-Unis, ne sont pas revêtus des pouvoirs qu'auraient les sous-secrétaires d'ici. Nous n'avons pas besoin de copier en quoi que ce soit le système des Etats-Unis. Nous pourrions, toutefois, tirer de ce dernier ce qui nous serait utile. Ce changement est trop important pour rejeter toute bonne suggestion—qu'elle nous vienne des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne, ou de toute autre source. Si les Etats-Unis n'ont pas dans leur Congrès des sous-secrétaires parlementaires, ils ont soixante-deux présidents de comités dans leur Chambre des représentants, et cinquante-cinq dans leur Sénat—ce qui fait en totalité 127 présidents de comités, dont les fonctions correspondent à celles des sous-secrétaires parlementaires anglais. Mais l'objection portant que le système des Etats-Unis est copié en Angleterre n'est pas bien fondée. Il y a seulement une grande ressemblance entre les systèmes de l'un et de l'autre ; mais s'il n'y a aux Etats-Unis, aucun président de comité chargé spécialement de représenter un ministère, chacun des présidents de comités est familier avec les délibérations et la politique du gouvernement—bien que celle-ci n'ait pas un bien grand champ d'action. Les présidents de comités, aux Etats-Unis, sont familiers avec l'opinion publique et sont, dans une grande mesure, les interprètes de cette opinion.

Or, nous avons, à mon humble avis, besoin, ici, d'une organisation de ce genre ; c'est-à-dire, de quelqu'un qui soit parfaitement au courant de ce que demande l'opinion publique ; de quelqu'un qui soit directement et immédiatement en contact avec le gouvernement du jour ; de quelqu'un qui puisse être devant le Sénat l'interprète du gouvernement; de quelqu'un qui puisse procurer au Sénat des renseignements de nature à indiquer à ce dernier la meilleure ligne de conduite qu'il doit tenir sur un grand nombre de questions importantes. L'honorable sénateur d'Halifax, nous a dit que la Nouvelle-Ecosse se contenterait de trois ministres—sans compter ses ministres

sans portefeuilles. Je ne doute pas que ce nombre de ministres ne suffise à cette province ; mais cet exemple n'est pas très concluant. Ontario a, je crois, huit ministres. Je ne connais pas au juste le nombre de ministres que possède Québec ; mais le gouvernement central a une juridiction beaucoup plus étendue que celle du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ; les intérêts fédéraux sont bien plus considérables que ceux de cette province, et le fait que la Nouvelle-Ecosse, dont la population est d'un demi-million d'âmes, s'est passablement bien tirée d'affaires avec trois ministres, ne prouve aucunement que notre gouvernement central n'a pas besoin de développer et fortifier son organisation ministérielle de la manière que je le suggère. Je ne demande pas la nomination de ministres additionnels. Je demande simplement que les ministres actuels soient soulagés dans leurs travaux. Au cours du présent débat j'ai remarqué deux choses dont je vais vous faire part, et ensuite je terminerai mes remarques. En premier lieu je remarque que l'on n'a fait aucune allusion à l'un des résultats à attendre de la nomination de sous-secrétaires parlementaires—qui serait de raccourcir les sessions. Ce point ne manque pas certainement d'importance. Lorsque j'ai débuté dans la carrière parlementaire, les sessions parlementaires ne duraient que deux mois et demi ou trois mois. Elles durent maintenant six mois et plus, et leur durée peut continuer de s'accroître. Je ne crois pas que de si longues sessions intéressent le public, et les membres du parlement, de leur côté, ne sont pas intéressés à rester, pendant si longtemps, éloignés de leurs foyers sans pouvoir veiller à leurs affaires privées. La représentation nationale ne se compose pas d'une classe d'hommes riches et pouvant vivre dans l'oisiveté. Si j'étais un médecin, je ne crois pas que je pourrais accepter un siège dans la Chambre des communes, ou dans la Chambre plus élevée—qui est le Sénat. Comment un homme peut-il se maintenir dans sa profession—à moins qu'il ne soit riche—et être absent de chez lui pendant cinq ou six mois de l'année ? La même chose peut se dire d'un homme d'affaires. On dit que le Sénat n'est pas assidu à ses devoirs parce que ses membres s'occupent trop de leurs affaires privées. Je crois, au contraire, que le Sénat est très attentif à ses devoirs parlementaires. Il n'est interdit à personne de s'occuper d'une manière ou d'une autre de ses propres affaires; mais exiger d'un homme engagé dans le commerce de banque ; ou dans les affaires d'une grande corporation ; ou dans quelque grande industrie manufacturière, de s'absenter pendant cinq ou six mois de l'année, c'est vouloir obtenir de lui un énorme sacrifice ; c'est selon moi, la raison pour laquelle un grand nombre d'hommes éminents sont détournés de la vie publique. Il ne manque pas d'hommes habiles qui accepteraient volontiers un siège dans le Sénat, si la session parlementaire n'exigeait pas d'eux un si grand sacrifice de temps. Il s'ensuit qu'en raccourcissant les sessions par le moyen que je suggère, nous ouvrirons, sans doute, les portes du Sénat et de la Chambre des communes à des hommes d'une habileté supérieure ; à des hommes pour lesquels l'indemnité parlementaire ne serait l'objet d'aucune considération ; à des hommes possédant une grande expérience et prêts à en faire bénéficier le pays dans la législation.

Puis, on n'a aucunement répondu à un autre de mes arguments, savoir que l'adoption de ma proposition aurait pour effet de soulager les ministres dans leurs travaux. J'ai déjà touché à ce point et je n'ai pas besoin de répéter ce que j'ai dit. Je désire que nous imitions sous certains rapports le système anglais ; je désire que les hommes sur les épaules desquels pèsent les responsabilités du pouvoir ; que les hommes choisis par le corps électoral pour le représenter dans les conseils de la nation, ne soient pas surchargés de travail ; mais qu'ils aient le temps de donner aux questions dont dépend la grandeur de notre nation toute l'attention désirable. On a dit que, nonobstant le travail ardu auquel sont assujettis les ministres qui siègent dans le Sénat, et la Chambre des communes, leur vie ne sera pas abrégée par ce travail. Je ne partage pas entièrement cette opinion. Si je jette les yeux sur ce qu'était la composition du cabinet Laurier à son origine, je constate que ce cabinet a été remarquableme décimé durant la courte période des dix dernières années. Sir Oliver Mowat était ministre de la Justice, et il n'est plus parmi nous. L'honorable sénateur d'Halifax (l'honorable M. Power) nous a dit que son passage dans le ministère Laurier n'avait

pas abrégé ses jours. C'est plus que ce qu'il m'est possible de dire ; mais ce qui est certain, c'est qu'il a saisi la plus prochaine occasion pour se soulager de ses responsabilités ministérielles et accepter un poste lui imposant un travail moins ardu que celui d'un ministre, c'est-à-dire, le poste de lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario. L'honorable David Mills, M. Sutherland, M. Préfontaine, M. Tarte et M. Blair sont également disparus. Les quatre derniers étaient encore dans la fleur de l'âge. Puis M. Hyman est devenu un invalide. Ainsi, voilà six membres de l'administration Laurier qui ne sont plus parmi nous. Nous avons aussi à retrancher de cette administration un invalide dans la personne de l'ex-ministre des Travaux publics M. Hyman, et d'autres encore s'en sont retirés—mais je ne sais pourquoi. Le juge en chef de la cour suprême, malgré son âge peu avancé, a abandonné son poste de ministre, parce qu'il a trouvé, sans doute, que sa présente position est moins fatigante que celle qu'il a quittée. Je puis citer encore sir Louis Davies, sir Wm Mulock, sir Henri Joly et M. Bernier qui se sont tous retirés de la politique active. Aux cinq ministres qui se sont retirés comme je viens de le dire, demandez jusqu'à quel point ils ont trouvé accablants les devoirs officiels qu'ils étaient tenus de remplir, et ils vous répondront qu'ils ont été heureux d'en être soulagés.

Le service public a perdu ainsi ses hommes parce qu'ils se trouvaient surchargés de travail, parce que leur santé en souffrait, parce que leurs fonctions ministérielles n'avaient plus à leurs yeux aucun attrait.

L'honorable M. LANDRY : Qu'avez-vous à dire de M. Emmerson ?

L'honorable M. ROSS : Tous ne se sont pas retirés pour la même raison. Je ne discute pas maintenant la retraite de M. Emmerson. Je discute simplement la retraite des hommes que je viens de nommer. Puis, on n'a pas refuté la prétention que j'ai émise, à savoir que le système suggéré par ma proposition aurait aussi pour effet de compléter l'éducation politique de ceux qui ne font que commencer leur carrière publique. Sir John A. Macdonald s'est appuyé lui-même sur cette considération, en 1887.

C'est certainement une considération de la plus haute importance, et j'ai dit, en ouvrant le débat sur la présente question, qu'en Angleterre, les hommes politiques les plus éminents se sont formés dans leur jeune âge dans des positions subordonnées, et se sont élevés graduellement jusqu'aux plus hautes fonctions. C'est aussi la règle suivie par les compagnies commerciales et de transport. Sir Thomas Shaughnessy ne fut pas placé à la tête de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique sans s'être initié d'avance dans les affaires de chemins de fer. La même chose peut se dire de M. Hays, qui a, de son côté, atteint la vice-présidence. Ces hommes sont montés degré par degré au sommet de l'échelle pour arriver à comprendre tout le système de nos moyens de transport, et, arrivés au dernier degré de l'échelle, ils se sont trouvés en possession de l'expérience acquise antérieurement dans des positions inférieures et subordonnées. N'y a-t-il pas dans la Chambre des communes et le Sénat de jeunes hommes qui peuvent être placés dans la position subordonnée de secrétaire parlementaire, et s'entraîner dans cette position de manière à devenir aptes à remplir des charges plus élevées ? Le défaut d'entraînement de cette nature peut causer de grandes pertes au pays. Je désire économiser nos ressources intellectuelles ; les ressources de l'expérience acquise, et les ressources de nos talents, afin d'élever le niveau d'efficacité de la Chambre des communes et du Sénat à un degré satisfaisant. Je ne sache pas qu'il soit nécessaire d'ajouter rien de plus pour élucider la proposition que j'ai soumise à la Chambre. Je ne m'attends pas à son adoption immédiate ; mais je crois avoir exprimé les vues mêmes de plusieurs membres du gouvernement actuel, bien que je ne les aie pas consultés relativement à la présente question, et j'espère que le temps n'est pas éloigné où le Sénat et la Chambre des communes comprendront l'importance qu'il y a de recourir à une réforme du genre de celle que je suggère présentement.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je n'ai pas, naturellement, l'intention de prendre part au présent débat, vu qu'il vient d'être convenablement clos par l'honorable préopinant, l'auteur de la motion qui est maintenant devant nous. Je dois dire que je n'ai pas eu la bonne fortune d'entendre le discours par lequel le présent débat a été ou-

vert ; mais après avoir écouté les remarques qui viennent d'être faites, je crois que le Sénat est avec moi d'avis que le présent sujet est d'une extrême importance. C'est un sujet sur lequel j'ai déjà eu plus d'une fois l'occasion de me prononcer dans l'autre Chambre, et je n'ai pas besoin de répéter, aujourd'hui, ce que j'ai déjà dit ; mais il s'agit présentement d'une de ces motions sur lesquelles il est guère juste de demander au Sénat une décision quelconque, bien que la discussion de ces motions par le Sénat soit très utile, et que nous ayons la plus grande obligation à mon honorable ami (l'honorable M. Ross) d'avoir attiré l'attention du public sur un sujet de cette nature. Mon honorable ami ayant appelé notre attention sur ce sujet, je lui suggère de donner maintenant au gouvernement le temps de digérer les très précieuses observations que lui et d'autres collègues ont faites sur son projet de réforme ; puis de consentir à ce que sa motion soit retirée, sans insister pour qu'un vote soit pris.

L'honorable M. ROSS : Je n'avais aucunement l'intention de demander un vote. J'ai simplement soumis le sujet en question, afin qu'il fût discuté, et je demande maintenant la permission de retirer la motion.

La motion est retirée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à trois heures, demain.

SENAT.

Séance du mercredi, 19 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

Que la règle 78 du Sénat soit amendée en ajoutant les comités permanents qui suivent à ceux énumérés en ladite règle:

1. Un comité de l'agriculture et des forêts;
2. Un comité de l'immigration et du travail;
3. Un comité des relations commerciales du Canada;
4. Un comité des explorations géologiques et minérales;
5. Un comité des routes de transport aux bords de la mer et aux havres;
6. Un comité des explorations côtières et de la marine marchande;
7. Un comité des pêcheries;
8. Un comité des Arts industriels et des expositions;
9. Un comité de l'administration du service civil;
10. Un comité de l'hygiène publique et de l'inspection des substances alimentaires;
11. Un comité des édifices et terrains publics;

Ces comités seront composés d'au moins cinq et d'au plus neuf membres, et seront revêtus des mêmes pouvoirs et privilèges que les comités permanents créés par ladite règle 78.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Cette motion est restée devant la Chambre depuis longtemps e ta été remise de temps à autre par le fait qu'il y avait d'inscrit dans le cahier des avis des questions plus importantes qui nécessitaient une discussion immédiate. Je remarque que l'ordre du jour n'est pas considérable aujourd'hui, et, au risque de déranger le Sénat plus qu'il n'aimerait à l'être, je me propose d'appeler l'attention du Sénat sur la motion qui est entre mes mains. Elle comporte, si elle est adoptée, la nomination de sept nouveaux comités permanents, qui ouvriront un champ vaste à la discussion.

L'honorable M. FERGUSON : Il s'agit d'un amendement aux règles ?

L'honorable M. ROSS : Oui.

L'honorable M. FERGUSON : Il faut qu'un avis soit envoyé aux sénateurs.

L'honorable M. ROSS : J'ai écrit un mot au greffier pour lui demander de donner cet avis. Allons-nous être entravés par cette formalité ?

L'honorable M. WILSON : Je crois que l'honorable sénateur aurait dû donner avis.

Le PRESIDENT : Y a-t-il une question d'ordre devant la Chambre ? Le président ne l'a pas entendue.

L'honorable M. ROSS : On a demandé si les sénateurs avaient été notifiés que cette motion serait discutée aujourd'hui ? Il s'agit d'un amendement à nos règles, et un avis a été donné en vertu de la règle 29. En écrivant au greffier, j'ai mis ce postcriptum : " Avis doit être donné au Sénat en vertu de la règle 29 ". Je n'ai pas demandé si l'avis avait été donné. J'ai cru que les règles avaient été observées.

L'honorable M. SCOTT : En consultant les procès-verbaux, je vois que l'avis suivant a été donné par M. Ross :

Janvier 23.—Que la règle 78 du Sénat soit amendée par l'addition des comités permanents qui suivent à ceux énumérés dans ladite règle.

Suit une liste des comités, et l'avis se termine ainsi :

Ces comités seront composés d'au moins cinq et d'au plus neuf membres, et seront revêtus des mêmes pouvoirs et privilèges que les comités permanents créés par ladite règle 78.

Il n'est pas question d'un avis à être donné aux sénateurs.

L'honorable M. ROSS : Cela est sur mon manuscrit.

L'honorable M. SCOTT : A moins que l'attention ne fût appelée sur cela, indépendamment de l'avis, cela était insuffisant.

Le PRESIDENT : Le greffier de la Chambre a donné deux ou trois avis convoquant les sénateurs relativement à ces motions, et il n'est pas certain si l'avis s'appliquait spécialement à cette motion ; mais un avis a été donné pour convoquer aujourd'hui les membres relativement à la motion de mon honorable ami de Prince-Albert. Le greffier de la Chambre va consulter les procès-verbaux pour voir si l'avis a été donné.

L'honorable M. MILLER : J'ai décidé de soulever un point d'ordre relativement à la question qui a été agitée quant à la régularité de l'avis de motion tendant à demander la modification des règles de la Chambre, et je voulais le faire sur la motion de mon honorable ami de Prince-Albert ; mais je suppose que je puis aussi facilement le faire à présent. Je rappellerai à la Chambre qu'il y a un an ou deux nous avons nommé un comité composé de sénateurs considérés comme les membres les plus compétents de la Chambre en pareilles matières, pour la revision des règles du Sénat. Je crois qu'en lisant les noms des membres du comité choisis à cett eoccasion, on verra clairement qu'il était composé d'hommes dont chacun avait des aptitudes spéciales, soit en raison de sa longue expérience parlementaire, soit en raison de ses études légales, etc. Je faisais partie de ce comité, et je ne veux pas que mes remarques s'appliquent à moi-même. Pour cause de santé, je fus incapable d'assister aux séances du comité. Quoi qu'il en soit, ce comité était aussi bon que n'importe quel comité qui pouvait être formé pour cette fin. Ce comité commença sa besogne à la même session durant laquelle il fut nommé, mais, bien qu'il eût travaillé fortement, particulièrement son président, il ne put faire rapport à cette session-là.

Le PRESIDENT : Est-ce que l'honorable sénateur est en train de discuter le point d'ordre qui a été soulevé ?

L'honorable M. MILLER : Je vais soulever un point d'ordre, et je fais ces remarques en rapport avec cette même objection. Ce comité fut incapable, durant la première session, de terminer la besogne, et il eut deux ans pour étudier le sujet. On peut donc supposer que les règles subirent une revision complète et furent rendues aussi parfaites que possible pour l'expédition des affaires de la Chambre. Il n'y a que deux ans que cette revision a eu lieu ; mais il semble qu'on désire généralement attaquer le travail de ce comité. Si la Chambre veut tenir compte de la compétence des hommes qui ont étudié le sujet et revisé les règles, elle hésitera à accepter les propositions tendant à demander des changements ou des innovations. Je ne prétends pas que des changements ne sont point nécessaires de temps à autre; mais je dis que lorsque des changements sont devenus nécessaires, ils doivent être faits avec le plus grand soin et la plus grande prudence. En vertu des règles, qui existaient il n'y a quelques années, quand il était nécessaire de changer un ordre permanent, la question était généralement soumise au comité des ordres permanents. Ce comité faisait un rapport qui, après une longue procédure, était adopté par la Chambre. Ce n'était qu'à la suite d'un rapport du comité des ordres permanents, approuvé par la Chambre, qu'une modification pouvait être faite aux règles. Les ordres permanents forment la constitution du Sénat comme corps délibérant et sont conséquemment de la plus haute importance et ils ne doivent être changés que s'il est démontré clairement que des changements sont devenus nécessaires. J'ai constaté que les nouveaux sénateurs sont portés à demander que les règles soient modifiées. La loi parlementaire est une chose très complexe. Il y a des systèmes parlementaires qui reposent sur des précédents séculaires, et il faut

beaucoup d'études pour comprendre ces précédents, de manière à pouvoir juger avec justesse de la manière de formuler un principe dans un ordre permanent. Plusieurs membres du parlement, qui ont été dans la vie publique durant plusieurs années, ne connaissent que superficiellement les règles du parlement. Ils laissent aux autres le soin de les étudier.

Plusieurs des membres les plus utiles du parlement poursuivent une longue carrière dans l'une et l'autre Chambre sans connaître absolument la loi et l'usage parlementaires. Ils se consacrent à l'étude de questions qu'ils considèrent d'un ordre plus élevé. Je prétends, cependant, qu'il n'y a pas de question plus importante dans la constitution d'un corps délibérant que celle des ordres permanents. Très souvent des hommes qui ont une longue expérience de la vie publique semblent ignorer complètement les règles parlementaires. Je parlerai d'un avis important qui est maintenant dans le bulletin du Sénat, d'un avis donné par l'honorable sénateur de Wellington, qui a longtemps siégé dans les deux Chambres du parlement. Il y a deux irrégularités dans cette motion.

Elle contient deux préambules.

Or, vous ne pouvez pas faire dans cette Chambre une motion renfermant un préambule. Conséquemment, si quelqu'un eût soulevé cette objection, cette motion aurait été rayée des minutes, ce que j'aurais moi-même rejeté, parce que nous aurions perdu le régal intellectuel que nous a donné l'honorable sénateur de Middlesex dans la discussion de cette motion. Laissez-moi, à l'appui de mon assertion, attirer votre attention sur les irrégularités qui se trouvent dans la motion. Elle se lit ainsi :

> Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen, que vu l'agitation relative aux services rendus par le Sénat comme formant partie de notre système législatif.

Voilà un préambule.

Elle continue :

> Et vu la critique tant dans le Parlement que dans la presse au sujet des nominations à cette Chambre.

Voilà un autre préambule.

C'est un exposé de faits sur lesquels est basée une conclusion qui constitue un préambule.

Hon. M. MILLER.

Je dis donc que la motion est irrégulière. Mais ce qui est encore plus amusant c'est qu'un honorable sénateur a proposé de faire à sa motion un amendement, qui contient aussi deux préambules. L'amendement est donc aussi irrégulier que la première résolution. Je mentionne ceci non pas pour déprécier l'un ou l'autre des honorables sénateurs, mais pour prouver mon assertion, à savoir que lorsqu'un homme ne s'est pas consacré à l'étude d'une question, particulièrement une question technique comme celle de la loi et de l'usage parlementaire, il est toujours beaucoup exposé à faire des erreurs. Je dis qu'il n'y a rien de plus important à conserver que la procédure de cette Chambre. J'ai reçu, l'autre jour, un avis relatif à une autre motion inscrite dans les minutes par mon honorable ami du Nord-Ouest, qui désire amender la règle 128. Il est très court, court comme un ukase du czar de toutes les Russies, et il en a beaucoup le ton et la roideur. Il a été signé par le greffier de la Chambre et se lit ainsi :

> Le Sénat,
> Ottawa, 17 février 1908.
>
> Circulaire:
>
> Avis est par le présent donné que mercredi, le 19 du courant, il doit être fait une motion pour amender la règle permanente n° 128.
>
> SAM'L E. ST-O. CHAPLEAU.
> Greffier du Sénat.

Il n'est adressé à personne. Il ne m'est pas adressé et il porte le nom de "circulaire". C'est la manière la plus vague et la plus irrégulière d'appeler l'attention d'un sénateur sur un exposé de faits, et il est destiné à Pierre, à Paul ou à Jacques, tout aussi bien qu'à un autre particulier. Je ne puis considérer qu'il est adressé à moi plus qu'au public, puisqu'il ne porte pas même mon nom comme sénateur. Les règles de la Chambre exigent que les changements qui doivent être faits soient recommandés par le comité des ordres permanents. Cela a été aboli, et nous avons une barrière de moins à dresser contre la violation des règles, les innovations, les changements continus de ces règles, nous avons, dis-je, pour nous protéger, une barrière de moins que nous en avions autrefois. Mais la règle 20 est explicite à ce sujet. Elle dit que l'attention de la Chambre doit être formellement appelée sur tout changement fait aux ordres permanents.

Nous avons trois barrières, nous avons trois chances de sauver une règle qu'on voudrait abolir en vertu des règles actuelles. D'abord nous avons les procès-verbaux de la Chambre, et tout honorable sénateur doit être à son siège et connaître les délibérations du Sénat. Troisièmement, nous avons le droit de recevoir un avis spécial nous indiquant le jour où le sujet sera discuté, ce qui en fait un cas exceptionnel, ce qui rend la séance de la Chambre exceptionnelle et lui donne la solennité qu'exige la modification des règles du Sénat. Au lieu de cet avis spécial, que recevons-nous? Nous avons ce simple avis du greffier, un avis qui n'est pas même adressé à un membre de la Chambre, et qui nous dit que les règles devront être modifiées à telle et telle date. Je dis que le greffier doit adresser sous enveloppe à chaque membre du comité, si humble que soit ce comité, un avis en bonne et due forme. Mais voici un bout de papier qui a été jeté à la poste par le greffier, qui ne porte aucun nom comme adresse, pour convoquer les sénateurs à une séance des plus importantes. Je dis que le greffier a manqué de respect envers chaque membre de cette Chambre en lui envoyant un pareil avis. Je ne l'accuse pas d'avoir manqué intentionnellement ; mais je l'accuse d'avoir manqué par ignorance. Laissez-moi indiquer à la Chambre comment ces choses-là se faisaient autrefois, quelle formalité il fallait remplir. Je parle de 1883. Je veux maintenant parler de la demande d'une modification des règles, et je vais montrer à la Chambre les formalités qui s'observaient pour une pareille chose. Voici d'abord la lettre du greffier. Il y a beaucoup de papier ici. C'est une lettre convenable à adresser à un gentilhomme ; et je ne crois pas que le présent avis soit convenable. L'autre se lit comme suit :

Bureau du Sénat,
Lundi, 14 mai 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur l'ordre ci-joint du Sénat et de vous prier de vous trouver à votre siège, dans la Chambre du Sénat, mercredi prochain, le 10 du courant à trois heures de l'après-midi, pour prendre en considération l'ordre en question.

Je suis, monsieur, votre humble et obéissant serviteur,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Greffier du Sénat.

C'est là virtuellement une convocation. La page suivante contient un résumé complet des faits qui devront être pris en considération sur cette importante question, à cette séance extraordinaire du Sénat. La lettre et l'esprit de nos règles demandent une séance solennelle pour une fin solennelle, et voici le rapport du comité :

Le Sénat, 14 mal 1883.

L'honorable M. Bellerose, du comité des ordres permanents et des bills privés, présente le rapport suivant:

Je ferai remarquer que M. Bellerose était, dans cette Chambre-ci, un des meilleurs parlementaires du temps.

Il est ordonné qu'il soit reçu et il est lu par le greffier, comme suit:

Le Sénat,
Chambre du comité,
Lundi, 14 mai 1883.

Le comité spécial des ordres permanents et des bills privés a l'honneur de faire rapport.

Qu'en raison des fréquents délais accordés, ces dernières années, pour la présentation de requêtes relatives aux bills privés, à la présentation de bills privés et aux rapports des comités faits sur ces bills, et vu les embarras et les délais inutiles qui en résultent dans la législation d'intérêt privé votre comité a cherché à se rendre compte si les règles ne pourraient pas être amendées de manière à prolonger le délai et empêcher autant que possible le renouvellement d'un pareil état de choses à l'avenir.

Votre comité recommande donc les amendements suivants, et que lesdites règles, ainsi amendées, soient strictement appliquées à l'avenir.

1. Que la règle 49 devienne la règle 50, et que la règle 50 devienne la règle 49.

2. Que la règle 50, devienne la règle 49, soit amendé par l'insertion, après " avis ", dans la troisième ligne, de " pétitions relatives aux bills privés, à leur présentation et aux rapports sur ces bills, etc."

3. Que la règle 49, demeure la règle 50, soit amendée de manière à se lire ainsi:

" 50. Nulle pétition relative à un bill privé n'est reçue par le Sénat après les premiers vingt jours de chaque session; nul bill privé n'est présenté au Sénat après les premiers trente jours de chaque session; nul raport d'un comité permanent ou d'un comité spécial sur un bill privé n'est reçu après les premiers soixante jours de chaque session."

Le tout humblement soumis.

JOS. H. BELLEROSE,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Bellerose, secondé par l'honorable M. Armand, il a été

Ordonné que le dit rapport soit pris en considération mercredi prochain, et que les sénateurs soient convoqués pour prendre en considération le rapport en question conformément à la règle dix-sept.

Attesté,
EDOUARD J. LANGEVIN.
Greffier du Sénat.

Je dirai aux profanes que le mot " attesté " signifie que ce document a été at-

testé par le greffier, et mis par lui dans les dossiers, et cette circulaire-ci tient lieu aujourd'hui de toute cette formalité.

L'honorable M. POIRIER : Nous devons nous féliciter d'en avoir reçu autant.

L'honorable M. MILLER : Nous ferions aussi bien d'abolir entièrement nos règles si le greffier peut les rayer d'un trait de plume. Je ne crois pas qu'il ait fait cela à dessein, mais je crois qu'il l'a fait par ignorance. Cela ne devrait pas cependant servir de précédent, et je crois que la pratique, qui contient l'esprit de la règle qui se trouve dans notre manuel, de convoquer chaque membre du Sénat, quand il s'agit de modifier des ordres permanents, devrait être rigoureusement mise en application. Je considère que toutes ces motions inscrites dans le cahier des avis sont irrégulières, et je crois que Son Honneur le président n'aurait pas à réfléchir longuement avant de donner une décision à cet effet. Je prétends que les avis qui ont été donnés sont insuffisants.

Le PRESIDENT : Je suggérerai à l'honorable sénateur de Middlesex d'ajourner sa motion jusqu'à la semaine prochaine, afin qu'un avis en bonne et due forme soit envoyé pour la convocation des sénateurs à cette date-là.

L'honorable M. ROSS : Je veux expliquer ma position vis-à-vis de la Chambre. Je crois qu'il est simplement injuste pour les membres de cette Chambre—je ne me servirai pas d'une expression plus forte—que nous soyons mis dans cette position, après qu'un avis de motion a été donné, après que cet avis est resté dans le bulletin de la Chambre durant un mois, après que l'auteur de la motion a demandé au greffier de donner l'avis conformément aux règles, après que la motion a été ajournée de temps à autre pour satisfaire aux désirs de la Chambre, je crois, dis-je, qu'il est injuste que nous soyons mis dans cette position par la négligence d'un fonctionnaire. Ma motion n'est pas une chose urgente. Elle n'est peut-être pas importante ; mais je désire faire comprendre les ennuis auxquels les sénateurs ont été exposés par suite de négligences pareilles. Si j'étais en défaut, je serais dans une position différente ; mais je ne suis pas à blâmer. Quoi qu'il en soit, j'ajournerai, sans ressentiment, le débat jusqu'à mercredi de la semaine prochaine, ignorant ce qui pourra advenir, si l'avis n'est pas donné pour la semaine prochaine.

L'honorable M. FERGUSON : Quant à l'objection de l'honorable sénateur, je crois qu'elle a été bien soulevée, et nous devrions décider quelle pratique nous devrons suivre à ce sujet.

Le PRESIDENT : Je demanderai à l'honorable sénateur d'attendre à la prochaine motion, parce que je ne sais pas s'il a été donné avis de la motion de l'honorable sénateur de Middlesex.

L'honorable M. POWER : Je crois que l'honorable sénateur devrait proposer, en mettant sa motion par écrit, que des avis soient envoyés aux sénateurs.

L'honorable M. LANDRY : Cela rappelle la question que j'ai posée, l'autre jour, à la Chambre Qui est chargé de cette besogne ? Est-ce que le sénateur qui propose l'amendement est tenu de convoquer les sénateurs ou est-ce le greffier ? Je ne vois pas pourquoi l'honorable sénateur serait obligé de donner un avis supplémentaire. L'honorable sénateur a fait son devoir. Il a donné avis de sa motion, qui a pour objet la modification des ordres permanents, et cet avis ayant été donné à la Chambre, je crois qu'il est du devoir du greffier d'envoyer l'avis nécessaire.

L'honorable M. FERGUSON : Avec tout le respect dû à qui de droit, je dirai qu'il vaudrait mieux dire ce que nous avons à dire sur le point d'ordre, que de recommencer plus tard la discussion. Comme les honorables sénateurs ont touché à ce point-là, je crois que nous devrions continuer à la discuter.

Le PRESIDENT : Mais la discussion serait purement pour la galerie, tandis que la question devra être réglée lorsque l'honorable sénateur de Prince-Albert fera sa motion. Une autre question a été soulevée par l'honorable sénateur de Stadacona, qui a demandé s'il est nécessaire qu'une motion soit faite pour autoriser le greffier à envoyer des avis.

L'honorable M. LANDRY : Je prétends qu'une pareille motion n'est pas nécessaire ;

je prétends qu'un sénateur, en donnant avis qu'il se propose d'apporter un amendement à la règle, autorise suffisamment le greffier à couvoquer les sénateurs.

L'honorable M. CLORAN : *De facto.*

L'honorable M. POIRIER : A ma connaissance, un avis n'a jamais été donné. Depuis vingt-cinq ou vingt-six ans que je siège ici, chaque fois que l'occasion s'est présentée, le greffier a envoyé les avis, de son chef, de sa propre initiative, sans y être autorisé, et je crois qu'il est de son devoir de le faire, sans y être autorisé par une motion spéciale.

L'honorable M. POWER : Si j'ai bien compris le précédent qu'a cité l'honorable sénateur de Richmond, dans ce cas-là la résolution de la Chambre spécifiait que les sénateurs devaient être convoqués—et je crois que c'est la règle—je crois que d'habitude la résolution proposée à la Chambre, en outre de ce qui fait le sujet de l'amendement, tend à demander la convocation des sénateurs. C'est là mon avis, et il est fortifié par le précédent cité par l'honorable sénateur de Richmond, et c'est pour cela que j'ai fait observer à l'honorable sénateur de Middlesex qu'il devait faire maintenant cette partie de la résolution.

Le PRESIDENT : Je n'ai pour m'appuyer que la lettre de la règle 29 de notre manuel. Qu'il me soit permis d'exprimer un avis contraire à celui qui vient d'être exprimé. Tout sénateur peut proposer un amendement aux règles, et, comme il a ce droit absolu, il ne serait pas, à mon sens, empêché de l'exercer par une motion qui serait faite pour convoquer les sénateurs et qui pourrait être rejetée. Je tiens donc pour admis qu'il est du devoir du greffier, du moment que l'avis de motion demandant l'amendement des règles a été donné, de convoquer spécialement le Sénat pour cette fin.

L'honorable M. FERGUSON : Je vais soulever une autre objection, et je pourrai dire ce que je veux dire à ce sujet. On prétend que l'avis qui est envoyé doit dire ce que contient la motion qui sera discutée, la motion demandant que telle ou telle règle soit modifiée. Je prétends que cet avis n'est pas suffisant. La définition du changement doit être insérée dans le cahier des avis, afin que les sénateurs sachent ce qu'ils sont appelés à prendre en considération. Par exemple, si je connaissais la nature précise du changement, je pourrais n'y voir aucune importance, et je n'abandonnerais pas d'autres affaires pour assister à la séance. Il pourrait s'agir d'une chose anodine dont je ne voudrais pas m'occuper. Si le changement est indiqué dans l'avis, nous saurions pourquoi nous avons été convoqués.

L'honorable M. SULLIVAN : Je ne crois pas que le greffier soit à blâmer autant que les honorables sénateurs qui le censurent.

L'honorable M. ELLIS : J'allais faire remarquer que A donne avis qu'un certain jour il proposera telle ou telle chose. A mon sens, il devrait y avoir un ordre de la Chambre tendant à demander si la Chambre sera prête, ce jour-là, à s'occuper de la chose. Vous laissez les choses dans un état d'incertitude si l'honorable sénateur donne avis qu'un certain jour il fera telle chose, sans l'acquiescement de la Chambre.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur donne avis qu'il fera une motion à une certaine date. Le Sénat est convoqué pour cette date-là. Si ce jour-là le Sénat n'est pas prêt à traiter la question, il pourra l'ajourner, et la motion de l'honorable sénateur est fixée pour mercredi prochain.

L'honorable M. FERGUSON : Sera-t-il donné une décision sur le point d'ordre tendant à demander que l'avis de convocation fasse connaître la nature de la motion que nous devrons prendre en considération ?

Le PRESIDENT : Elle sera donnée quand viendra la question suivante, que l'honorable sénateur de Richmond a plus particulièrement discutée, parce qu'il a reçu avis de cette motion, tandis qu'il n'a été donné aucun avis relatif à la motion de l'honorable sénateur de Middlesex.

L'honorable M. FERGUSON : Mais nous discutons l'avis qui a été donné par l'honorable sénateur de Middlesex. Nous prenons en considération les instructions relatives à l'envoi de l'avis. N'est-ce pas le bon temps de considérer sous quelle forme il doit être adressé ?

Le PRESIDENT : C'est au Sénat à décider cela.

L'honorable M. YOUNG : Une procédure gouvernera l'autre.

Le PRESIDENT : La procédure qui serait suivie relativement à la motion de l'honorable sénateur de Prince-Albert créerait un précédent pour l'avis qui devra être donné au sujet de la motion de l'honorable sénateur de Middlesex.

L'honorable M. FERGUSON : Je ne veux pas être obligé de rappeler à l'ordre l'honorable sénateur de Prince-Albert.

L'honorable M. BEIQUE : Nulle question d'ordre ne peut être soulevée relativement à la motion de l'honorable sénateur de Middlesex, parce qu'aucun avis de convocation n'a été adressé, parce que l'on ne peut se demander si l'avis est irrégulier ou non. Il me semble donc que l'honorable président a raison de dire que la question sera réglée au prochain avis de motion, à la condition qu'un avis de convocation ait été envoyé aux sénateurs.

L'honorable M. LANDRY : La question de l'honorable sénateur de Middlesex a été déclaré irrégulière parce qu'aucun avis n'a été donné.

LES REGLES DE LA CHAMBRE.

AJOURNEMENT DE LA MOTION.

Qu'il proposera de modifier la règle 128, en substituant les mots "demandé par deux membres du Sénat", à ceux de "si le Sénat en ordonne autrement", de façon à ce que ladite règle se lise comme suit:

"128. A moins que deux membres du Sénat le demandent, un bill privé, sur lequel un comité permanent ou spécial a fait rapport, ne sera pas référé au comité de toute la Chambre."

Et le greffier est requis de faire connaître ce changement projeté aux membres du Sénat.

L'honorable M. DAVIS : Cette motion est celle pour laquelle l'honorable sénateur de Salaberry a donné avis d'un amendement.

L'honorable M. FERGUSON : Je désire soulever un point d'ordre à l'effet que l'avis dans le cas qui nous occupe a été insuffisant. Les sénateurs doivent recevoir un avis de convocation leur faisant connaître ce que contiennent les amendements, et l'avis est irrégulier s'il ne fait pas connaître cela. Après avoir lu le document que l'honorable sénateur de Drummond a lu à la Chambre indiquant la procédure qui était suivie autrefois, je dois dire qu'il a sans doute raison. La pratique voulait alors que l'avis de convocation fît connaître ce que contenait l'amendement, et cette fois-ci nous n'avons pas été avertis de nous réunir pour prendre en considération la motion.

Le PRESIDENT : Je conseillerai à l'honorable sénateur de Prince-Albert d'ajourner sa motion à mercredi prochain pour que les deux avis puissent être envoyés ensemble.

L'honorable M. DAVIS : Je crois que cela vaudrait mieux, parce que l'honorable sénateur De Salaberry m'a dit qu'il désirait s'absenter de la ville, à cause d'une indisposition, et j'ai consenti à l'ajournement. Je demande donc, avec la permission de la Chambre, l'ajournement de cette motion à mercredi prochain.

Le PRESIDENT : Je suis d'opinion que l'avis devrait contenir textuellement l'avis tel qu'il paraît dans le bulletin de la Chambre.

RAPPORTS EN RETARD.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande :

Quand le Gouvernement pense-t-il pouvoir mettre sur le bureau de cette Chambre les documents suivants dont la production a été ordonnée pendant la présente session, aux dates mentionnées?

(a) Les tarifs d'hiver et d'été sur l'Intercolonial pour les années 1896-97 et 1906-07—24 janvier.

(b) Les souscriptions des directeurs de la compagnie du pont et de chemin de Québec au capital-actions, le salaire du secrétaire, le bonus au président—29 janvier.

(c) Les détails demandés au sujet de la souscription additionnelle de $200,000 au capital-actions—29 janvier.

(d) L'état indiquant les sommes payées à M. Siméon Delisle—30 janvier.

(e) L'état des sommes dépensées au quai de Deschambault—4 février.

(f) Les noms de certains officiers à l'emploi du Gouvernement et relevant du département de la Marine—5 février.

L'honorable M. SCOTT : Il m'a été envoyé quelques réponses, c'est-à-dire celles relatives au pont de Québec. Je viens de recevoir un rapport qui répond aux autres parties de l'interpellation.

L'honorable M. LANDRY : J'ai reçu des réponses aux question "b" et "f", mais

non pas aux questions "a", "c", "d" et "e". Les rapports sont très courts et il n'y a pas de raison pour qu'ils soient retardés.

L'honorable M. SCOTT : Tous les détails que nous avons pu obtenir relativement à la souscription de $200,000 des actions de la compagnie du pont de Québec se trouvaient dans le rapport que j'ai produit.

L'honorable M. LANDRY : Non, le premier rapport ne donne que le montant payé par les directeurs de la compagnie; et les $200,000 n'ont pas été souscrits seulement par les directeurs, mais l'ont été aussi par d'autres membres de l'association.

L'honorable M. SCOTT : Aucun renseignement n'a été donné quant à M. Siméon Delisle. A qui cela s'applique-t-il ?

L'honorable M. LANDRY : Le vérificateur général est venu ici l'autre jour, et je lui ai donné un renseignement qui lui permettra de se procurer cela immédiatement. Ce rapport pourra être préparé en peu de temps.

LE "NATAL ACT" DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LOUGHEED : Avant l'appel du jour, puis-je savoir de mon honorable ami si le gouvernement a pris une décision relative au désaveu de la loi de la Colombie-Anglaise intitulée "Natal Act" ?

L'honorable M. SCOTT : Mercredi, la Chambre se réunira à deux heures. Le conseil ne pourra siéger ce jour-là. Mais si je comprends bien, le cabinet se réunira demain.

L'honorable M. LOUGHEED : Aucune décision n'a été prise ?

L'honorable M. SCOTT : Non. Seulement je crois que le ministre de la Justice a fait son rapport.

COMPAGNIE D'ASSURANCE "MUTUAL RESERVE" DE NEW-YORK.

L'honorable M. SCOTT : Avant que nous disposions de l'ordre du jour, je désire répondre à une question posée par l'honorable sénateur de Wellington relativement à la compagnie d'assurance "Mutual Reserve". On m'informe qu'après s'être adressé au surintendant des assurances, le département des Finances a reçu hier, le télégramme suivant :

Re Mutual Reserve. Les services de ma société retenus par le receveur nommé à New-York par cour Fédérale. J'ai obtenu un ordre nommant E. R. Clarkson, liquidateur, et notre procédure est faite exclusivement pour la protection des porteurs de polices canadiens. Négociations entamées pour la réassurance dans une compagnie canadienne solvable, et l'on s'attend à un excédent dans l'actif canadien. J'écris au long.

GEORGE E. SHEPLEY.

J'ignore si les honorables sénateurs ont vu l'avis publié dans les journaux de Toronto d'hier, qui ont donné le renseignement et ont cité longuement le rapport du département des Assurance, dans lequel il est dit que l'actif sera suffisant pour permettre la réassurance de tous les porteurs de polices canadiens. Si les honorables sénateurs le désirent, je lirai avec beaucoup de plaisir cet avis.

UNE QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. LANDRY : Avant l'appel de l'ordre du jour, je soulève une question de privilège. J'ai lu dans les débats d'hier que Son Honneur le Président a décidé qu'aucune discussion ne peut avoir lieu sur une motion qui peut anticiper sur un débat. Je veux que les privilèges des membres de cette Chambre soient définis immédiatement. Sans parler de la décision en elle-même, je veux savoir si, à l'avenir, une allusion faite à un sujet du discours du Trône peut empêcher les membres de cette Chambre de discuter une motion relative à ce sujet particulier ? Nous trouvons dans le discours du Trône, prononcé l'année dernière, les lignes suivantes :

On va déposer devant vous des bills ayant pour objet de modifier les actes relatifs aux élections, l'acte des postes, l'acte des terres fédérales, un bill ayant pour objet de rendre plus efficace le contrôle et l'inspection des conserves alimentaires canadiennes, des viandes et du poisson, un bill concernant la vente et la fabrication des remèdes brevetés. et aussi un bill ayant pour objet d'améliorer la loi relative aux jeunes délinquants.

Si la simple mention de l'intention du gouvernement de présenter ces mesures avaient eu l'effet d'empêcher les membres de cette Chambre de parler sur plusieurs sujets, qui n'étaient pas soumis à la Cham-

bre, notre liberté de parole est, à mon avis, menacée. J'ai cherché différentes décisions données dans le parlement anglais à ce sujet, et même la décision citée hier démontre clairement que ce qui fait le sujet de la motion doit être indiqué dans le cahier des avis. Si nous lisons ce que nous a cité hier le président, nous trouvons ceci :

M. LOUGH (Islington O.)—J'ai l'honneur de proposer l'ajournement de la Chambre afin d'appeler l'attention sur une question d'importance évidemment urgente pour le public, à savoir: la détermination des ministres de Sa Majesté de dépenser les deniers publics relativement au congrès sucrier de Bruxelles, sans la sanction du Parlement.

Le PRESIDENT : Je ne crois pas pouvoir accepter la motion, parce que, si je comprends bien, un bill a déjà été présenté à ce sujet et que la question pourra être agitée lors de la discussion de la mesure.

Remarquez que s'était parce qu'un bill avait été présenté. Lisons encore ceci :

M. LLOYD-GEORGE : Il n'a pas été inscrit dans le cahier des avis.

Le PRESIDENT : Un avis a été donné à la Chambre par le Gouvernement.

Plusieurs honorables DEPUTES : Non.

M. BUCHANAN : Pouvons-nous être empêchés de discuter cette motion parce qu'il aurait été promis verbalement qu'il serait présenté un bill traitant d'un sujet qui n'est pas indiqué dans le cahier des avis?

Le PRESIDENT : Bien que mon assertion ait été contredite, je ferai remarquer que l'avis d'un bill ayant pour objet de permettre au Gouvernement de mettre à effet la convention est inscrit dans le cahier des avis et y est resté durant plusieurs semaines.

L'honorable M. POWER : Je soulève une question d'ordre. L'honorable sénateur soulève une question qui jette du louche sur la décision qu'a donnée hier Son Honneur le Président. C'est là un acte irrégulier. Je n'ai pas le temps d'en référer aux autorités, mais je trouve cette règle générale formulée à la page 273 de la dernière édition de May :

Une question d'ordre dans la Chambre ou dans une de ses comité ne peut être traitée comme une question de privilège.

Il ne s'agit donc pas ici d'une question de privilège.

L'honorable M. LANDRY : Je ne veux pas en appeler de la décision du président ou critiquer en quoi que ce soit sa décision. Je veux savoir si, à l'avenir, nous serons empêchés de présenter une motion qui peut toucher à un sujet qui n'est pas encore inscrit dans le cahier des avis ?

Le PRESIDENT : Il ne s'agit pas ici d'une question de privilège, et conséquemment il n'y a rien devant la Chambre, et l'honorable sénateur n'est pas dans la question. Naturellement, il peut prendre un autre moyen pour discuter la question.

L'honorable M. LANDRY : Je trouverai moyen de l'agiter devant la Chambre. J'ai cru que la question était une question de privilège, parce que nos privilèges sont attaqués.

TROISIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (G) intitulé : "Loi concernant la 'Eastern Trust Company".—(L'honorable M. McKeen.)

BILL CONCERNANT LA GOODWIN CAR COMPANY.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. KERR propose la deuxième lecture du bill (60) intitulé : Loi concernant des brevets de la "Goodwin Car Company". Il dit : Par le présent bill les propriétaires d'un certain brevet demandent la permission, malgré l'expiration du temps, d'importer l'article breveté. La confection de cet article coûte très cher. Il s'agit d'un nouvel appareil propre au déchargement des wagons de chemins de fer et propre aussi à d'autres travaux. Il sert à décharger instantanément les wagons, soit par le fond, soit par le côté, soit par les deux bouts, et il fonctionne automatiquement. On croit que cet appareil est d'une valeur spéciale. Sa confection coûte très cher, et si les chemins de fer ne devaient pas l'utiliser, il n'est pas probable que l'article breveté pourrait être mis en usage au Canada. Le brevet est encore en vigueur, parce que le porteur a bénéficié des articles de la loi des licences en vertu de la loi modifiée des brevets.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur ne nous a pas expliqué pourquoi cet article, qui, d'après lui, a une si grande valeur, n'a pas été fabriqué ici.

L'honorable M. KERR : A proprement parler, les chemins de fer seuls peuvent l'utiliser. Le coût de la construction d'un établissement où il serait fabriqué serait trop élevé. Les chemins de fer ont main-

tenant le droit de le fabriquer, s'ils le veulent, parce qu'ils peuvent obtenir ce privilège en vertu des articles de la loi des licences ; mais, en attendant, avant que la supériorité de l'appareil ait été démontrée, ils n'osent pas le construire, de sorte que, d'une part, le porteur du brevet perd son droit et que, de l'autre, ceux qui veulent l'utiliser ne peuvent en bénéficier.

L'honorable M. MACDONALD (C.A.) : Pourra-t-il décharger des choses comme le charbon ou le bois ?

L'honorable M. KERR : Il déchargera le charbon, mais je ne crois pas qu'il puisse décharger le bois.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

BILL CONCERNANT CERTAINS BREVETS DE MONTAGUE MOORE ET THOMAS J. HESKETT.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. KERR propose la deuxième lecture du bill (n° 61) intitulé : Loi concernant certains brevets de Montague Moore et Thomas J. Heskett. Il dit : Il s'agit d'un appareil pour le traitement des minérais ferrugineux, qui est censé être d'une valeur spéciale. Bien que le délai pour la construction et l'importation soit expiré, il est demandé une prolongation de temps pour permettre aux intéressés de demander la permission d'invoquer les articles de la loi des licences relativement à la proposition.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MANITOULIN ET DE LA RIVE-NORD.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. KERR propose la deuxime lecture du bill (R) intitulé : Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord. Il dit : Ce bill demande simplement une prolongation de temps.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Pourquoi les travaux n'ont-ils pas été commencés ?

L'honorable M. KERR : Ce chemin est contrôlé par les industriels du "Soo", au Sault Ste-Marie. Il y a quelques années les industries de cet endroit étaient paralysées et il était impossible de prolonger le chemin, comme il était nécessaire de le faire. Une partie du chemin a été construite, mais cette voie n'a pu être achevée. La compagnie demande du délai afin de faire maintenant les arrangements qu'elle était incapable de faire auparavant.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

BILL MODIFIANT LA LOI DE LA NATURALISATION.

PREMIERE LECTURE.

L'honorable M. SCOTT présente le bill (W) intitulé : Loi modifiant la loi de la naturalisation. Il dit : Les serments d'allégeance et de résidence qui doivent être prêtés dans la Saskatchewan et l'Alberta ont été reçus en vertu de la loi. Ils sont définis comme ceux qui sont prêtés dans les provinces du Nord-Ouest. La loi les énumère et dit : "Dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, au greffe de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest, pendant l'abolittion de cette cour.

La cour a été changée, et l'on demande de modifier la loi pour l'appliquer à la cour qui a juridiction pour cette fin. Le bill est lu une première fois.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (n° 69) intitulé : Loi constituant en corporation la "Ruthenian Catholic Mission of the Order of Saint-Basil the Great in Canada.

NAVIGATION DANS LA BAIE-D'HUDSON.

L'honorable M. FERGUSON : Avant que la Chambre s'ajourne, je désire demander de nouveau à l'honorable secrétaire d'Etat les documents que j'ai demandés à la dernière session relativement à la baie d'Hudson. Au commencement de la session, en november et décembre, j'ai demandé à mon honorable ami ces documents ; je lui ai donné la date de l'adoption de l'adresse à ce sujet. Je viens justement d'apprendre qu'ils n'ont pas été produits, et je voudrais les avoir pour la discussion de la motion

que mon honorable ami a présentée relativement à la baie d'Hudson.

L'honorable M. SCOTT : Quel est le département qui les a ?

L'honorable M. FERGUSON : Peut-être que deux ou trois départements les ont. Ce sont des documents relatifs à la navigation dans la baie, à l'affemage des ports, aux droits de pêche dans le territoire qui touche à la baie d'Hudson.

L'honorable M. SCOTT : Quelle est la date de l'ordre ?

L'honorable M. FERGUSON : Vers la fin de mars. Je n'en suis pas certain, mais j'ai donné, en décembre, la date à mon honorable ami.

L'honorable M. SCOTT : J'irai aux renseignements.

L'honorable M. FERGUSON : Il importe d'avoir le renseignement avant que l'honorable sénateur de Prince-Albert commence à discuter sa motion.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du jeudi, 20 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

BILL CONSTITUANT EN CORPORATION L'"ALBERTA AND BROUSSEAU RAILWAY COMPANY.

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable M. CASGRAIN, au nom du comité des chemins de fer, télégraphes et ports, fait rapport du bill (n° 44) intitulé : Loi concernant l'"Alberta and Brousseau Railway Company" avec des amendements, et propose que ces amendements soient pris en considération mardi prochain.

L'honorable M. LANDRY : Il s'agit d'une motion, et non pas simplement d'un avis de motion. L'article de nos règles dit :

Il faut donner avis d'un jour d'une motion ayant pour objet:

(h) L'adoption d'un rapport d'un comité permanent, qui n'est pas simplement affaire de forme.

Si nous voulons observer nos règles, nous dirons que la motion d'ajourd'hui est irrégulière. Un avis d'un jour n'est pas donné. La chose peut être prise pour un avis de motion.

L'honorable M. CASGRAIN : C'est un avis de motion aussi.

L'honorable M. LANDRY : J'ai demandé s'il s'agissait d'une motion ou d'un avis de motion, et l'on m'a dit qu'il s'agissait d'une motion. S'il s'agit d'une motion, elle est irrégulière.

Le PRESIDENT : J'ai déjà eu occasion de rendre une décision sur ce point. J'ai décidé que la motion est régulière, et j'ai décidé pour la même raison que l'objection n'a pas sa raison d'être. Il s'agit d'une motion qui fixe une date pour la prise en considération de ce rapport, et qui sert d'avis pour dire que ce rapport sera pris en considération mardi prochain. L'avis est donc sous la forme d'une motion, attendu qu'une chose doit être soumise au Sénat, et, attendu que quelqu'un peut objecter à la date à laquelle cette chose sera prise en considération je crois qu'elle doit être soumise au Sénat sous la forme d'une question et que celle-ci doit être présentée sous la forme de la motion qui a été faite.

L'honorable M. De BOUCHERVILLE : L'honorable sénateur a donné d'abord avis de sa motion, et cela, à mon avis, est suffisant.

L'honorable M. FERGUSON : Est-ce que la motion ne devrait pas dire que la date de la discussion du bill a été fixée à mardi prochain ?

Quelques VOIX : Non, non.

L'honorable M. FERGUSON : La motion dit que l'honorable sénateur demandera l'adoption de la motion un certain jour. Peut-être cela a-t-il la même signification; mais la motion généralement demande que la discussion se fasse à une certaine date.

Le PRESIDENT : Généralement il est fait une motion disant que le rapport sera pris en considération un certain jour, et c'est comme cela que j'ai lu la motion.

L'honorable M. POWER : Le paragraphe (H) se lit ainsi :

L'adoption d'un rapport d'un comité permanent, qui n'est pas simplement affaire de forme.

C'est là une motion régulière, et elle est, à proprement parler, un avis de motion. Il a toujours été fait au Sénat ce que l'honorable sénateur a fait. Il a donné plus qu'un avis ordinaire.

L'honorable M. LANDRY : Je diffère d'opinion avec l'honorable sénateur. Ce n'est pas seulement une motion pour la forme, comme s'il ne s'agissait pas d'amendements. La motion demande l'adoption de certains amendements. Les amendements peuvent être très importants.

L'honorable M. YOUNG : La motion tend seulement à fixer la date.

L'honorable M. LANDRY : Je comprends qu'elle a pour objet de fixer la date; mais il a le droit de la fixer immédiatement. S'il a le droit de faire la motion pour un jour ultérieur, il a le droit de la faire aujourd'hui.

L'honorable M. YOUNG : Seulement pour un jour ultérieur.

L'honorable M. LANDRY : S'il s'agit d'une motion, elle tombe sous l'empire de la règle.

L'honorable M. YOUNG : C'est une motion ordinaire.

Le PRESIDENT : Cette motion ne pourrait être amendée que par une autre motion fixant une date différente de celle que mentionne aujourd'hui la motion.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (X) intitulé : Loi constituant en corporation l' " Ontario and Michigan Power Company ".—(L'honorable M. Watson.)

LA COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

L'honorable M. LANDRY demande :

1. Quand la commission du service civil a-t-elle été nommée?
2. De qui se composait-elle à l'origine?
3. De qui se compose-t-elle actuellement?
4. Combien a-t-elle tenu de séances?
5. A quels endroits et combien à chaque endroit?
6. A-t-elle fait rapport?
7. Si non, quand le Gouvernement espère-t-il avoir un rapport?
8. Le Gouvernement a-t-il pris quelques mesures, ou tenté quelques démarches pour faire comprendre à cette commission que son rapport est attendu depuis longtemps?

L'honorable M. SCOTT : Voici les renseignements que j'ai été capable d'obtenir. En réponse à la première question, je donnerai la date du 8 mai 1907. En réponse à la deuxième, je nommerai J. M. Courtney, comme président, Thomas Fyshe, de Montréal, et J. B. Garneau, de Québec. En réponse à la troisième, je nommerai J. M. Courtney, président ; Thomas Fyshe et P. Bazin, de Québec. Je suis incapable de dire le nombre des séances qu'ont tenues les commissaires. J'ignore s'ils peuvent le dire eux-mêmes. Aucun rapport n'a été fait, et l'honorable sénateur sait aussi bien que le gouvernement quand un rapport devra être fait. Il a été attendu de jour en jour, de semaine en semaine, de mois en mois.

L'honorable M. LANDRY : Et d'année en année ?

L'honorable M. SCOTT : J'espère que non. J'espère que nous l'aurons d'ici à un mois. Peut-être que le fait de s'en occuper hâtera la production du rapport.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur-ministre n'a pas répondu à la dernière question. Le gouvernement a-t-il fait tout ce qu'il a pu pour faire comprendre à la commission que son rapport est attendu depuis quelque temps ?

L'honorable M. SCOTT : Nous ne pouvons pas faire plus que de lui demander quand elle fera son rapport. Nous ne pouvons exercer sur elle aucune pression.

L'honorable M. LANDRY : Si j'étais à la place du gouvernement, je la hâterais un peu.

L'honorable M. SCOTT : Je suppose que l'honorable sénateur la congédierait.

LA LOI DITE " NATAL ACT ".

INTERPELLATION.

L'honorable M. LOUGHEED : Avant l'appel du jour, puis-je savoir de mon honorable ami si le gouvernement a pris une décision relativement au désaveu de

la loi dite "Natal Act", adoptée par la législature de la Colombie-Anglaise ? Mon honorable ami nous a laissé entendre hier que le gouvernement s'occuperait de la question à la séance du conseil de demain.

L'honorable M. SCOTT : Le gouvernement a appris que deux Japonais ont été arrêtés et emprisonnés. Le département de la Justice a nommé un agent qui devra surveiller les intérêts des deux hommes. Le magistrat stipendiaire les a condamnés à payer une amende de $500, et, à défaut du paiement de cette amende, à être emprisonnés. L'agent du département de la Justice a interjeté appel, et la cause, je crois, sera entendue, la semaine prochaine, par le juge en chef de la Colombie-Anglaise. Pour ces raisons, il vaut mieux ne rien faire ici, à Ottawa. Sans doute, la loi peut en tout temps être désavouée; mais si la cour rendait une décision, cela serait plus satisfaisant pour la Colombie-Anglaise et pour le gouvernement fédéral.

L'honorable M. LOUGHEED : Le gouvernement attendra donc la décision des tribunaux de la Colombie-Anglaise ?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

UNE QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. MILLER : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire attirer l'attention sur ce qui s'est passé hier, et je ne le puis en donnant une explication ou en soulevant une question de privilège. J'ai l'intention de me conformer aux règles en demandant l'ajournement immédiat de la Chambre. Les honorables sénateurs se rappellent qu'hier j'ai appelé l'attention de la Chambre sur une question qui se rapporte aux changements que des membres du Sénat de temps à autre proposent de faire aux ordres permanents. J'ai exprimé assez longuement et assez clairement mon avis relativement à l'opportunité qu'il y a de ne pas faire trop rapidement ces innovations, attendu qu'une sage et habile revision des règles de la Chambre a été faite récemment, et que ces règles ne devaient pas subir des modifications qui n'étaient pas absolument nécessaires. On me dit que j'ai parlé sur le sujet environ quinze ou vingt minutes. Une discussion s'est engagée sur la question que j'avais soulevée. Plusieurs des principaux membres de cette Chambre ont pris part à la discussion. Mon honorable ami, un ancien ministre du gouvernement ; l'honorable sénateur d'Halifax, et plusieurs autres sénateurs, ont pris la parole dans ce débat. Je crois qu'il a été admis généralement que la question que j'ai soulevée et que j'ai cherché à élucider d'une humble manière, est d'une haute importance, parce qu'elle se rapporte à la constitution que nous devons nous efforcer de protéger. Depuis quelques années, je n'ai pas pris souvent la parole dans la Chambre. Il y a eu un temps où je parlais fréquemment dans le Sénat, et je demanderai à l'honorable leader de cette Chambre si je n'exerçais pas une influence considérable dans le Sénat et dans ses comités, et si un grand nombre des membres de la Chambre n'avaient pas confiance en moi ? Je demanderai à l'honorable ministre si, à cette époque, ma conduite n'était pas marquée par la justice que l'on doit à un adversaire politique ? Je lui demande de dire, en honneur, s'il n'en a pas été ainsi ? Je n'ai pas eu le plaisir de connaître depuis aussi longtemps son honorable collègue, qui siège près de lui (l'honorable sir Richard Cartwright). Mais l'honorable sénateur a siégé quelque temps dans le Sénat, et, avant d'entrer dans cette Chambre, il a eu occasion de me juger à ma juste valeur, au point de vue de l'impartialité politique et comme un homme d'honneur et un fervent de la justice. J'ai eu l'honneur de siéger comme juge et de juger cet honorable sénateur, et je lui demanderai si j'ai jamais fait preuve de partialité dans cett occasion mémorable, je lui demanderai de dire jusqu'à quel point j'ai exercé mon influence dans le comité pour lui faire élaborer le rapport qui fut présenté dans cette Chambre-ci ? Malheureusement, j'ai eu, l'année dernière, une querelle avec un honorable membre de cette Chambre. Je ne tenais pas beaucoup à ce que la presse du pays en parlât. Je ne tiens pas à ce que les journaux publient mes discours ; cependant, le matin suivant, je fus étonné de constater que non seulement mon discours avait été supprimé; que non seulement la substance des remarques de l'honorable sénateur avec lequel j'avais eu une

querelle avaient été diminuée, mais que le compte rendu critiquait mes remarques. Je n'aime pas à rappeler des choses désagréables, et je ne les aurais pas rappelées, si la même chose n'avait pas eu lieu relativement au sujet que j'ai traité hier. J'ai toujours été d'avis que l'argent qui est payé à un rapporteur chargé de rapporter les discours des sénateurs est de l'argent absolument perdu, même s'il doit être payé à un rapporteur habile. Il doit faire un résumé de ces discours, et c'est une des choses les plus difficiles à faire. Il est facile de se procurer les services d'un sténographe; mais il n'est pas facile de se procurer ceux d'un homme capable de faire un résumé exact et impartial. Conséquemment j'ai toujours cru que c'était gaspiller de l'argent que d'employer, à grands frais, un jeune homme qui n'a pas les aptitudes qu'il devrait avoir pour remplir les fonctions dont il est chargé dans cette Chambre. Cependant les hommes qui sont responsables vis-à-vis du pays de l'emploi des deniers publics jugent à propos de le faire, et nous qui sommes la minorité, nous sommes obligés de nous soumettre à cela; mais je dirai à cette Chambre que j'ai entendu plus d'un sénateur se plaindre que les comptes rendus des journaux ne sont pas impartiaux, que les comptes rendus du rapporteur actuel sont généralement inexacts et qu'il subit une influence occulte dont on se rend compte en lisant les comptes rendus des discussions qui se font ici des deux côtés de la Chambre. La question que j'ai soulevée hier devant la Chambre, je le répète, est de la plus grande importance, et je croyais qu'il en serait fait une certaine mention dans le résumé publié dans les journaux du matin. J'ai lu le "Morning Citizen" et j'ai constaté, bien que l'on y parlât de ce qui s'était fait au Sénat hier, j'ai constaté, dis-je, que pas un mot n'y était dit relativement à la question que j'avais soulevée dans la Chambre, et sur laquelle j'avais parlé durant environ vingt minutes avec d'autres honorables sénateurs. De cette discussion il n'y avait pas un seul mot, comme si elle n'avait pas eu lieu. Une seule personne était intéressée à faire supprimer la discussion d'hier. Je n'ai qu'un soupçon; cependant pas une autre personne n'était intéressée dans la question, et je suis autorisé à croire qu'il y a eu connivence entre cette personne et le rapporteur pour empêcher la publication des remarques que j'ai faites hier en parlant dans la Chambre. J'ai parlé aujourd'hui au rapporteur, après qu'il eût pris son siège, et je lui ai demandé comment il se faisait que dans son résumé d'hier il n'était pas fait mention de la question que j'avais soulevée dans la Chambre, et il m'a répondu que le comité des Débats lui avait donné instruction de ne pas rapporter les discussions qui se faisaient sur les points d'ordre. Je lirai à la Chambre le résumé. C'est là une étrange instruction que le comité lui a donnée; mais il est étrange aussi que le résumé des délibérations d'hier se rapporte à des points d'ordre. Je lirai à la Chambre le résumé. Aucun des points d'ordre mentionnés dans le résumé n'était aussi important que celui sur lequel j'ai attiré l'attention de la Chambre. De sorte que les faits contredisent le compte rendu dont je me plains. Lorsque j'ai lu, ce matin, l'exposé des faits, que j'ai vu que mes remarques n'étaient pas dans le résumé, je me suis rappelé que les journaux n'étaient pas obligés de publier tout ce que leur envoyait notre rapporteur. Nous n'avons fait aucun traité avec un journal. Nous ne payons pas les journaux pour publier ce compte rendu, et ils sont libres de rejeter ce qu'ils veulent, et souvent ils font cela. Je me suis donc dit: "Je suppose que le journal n'a pas trouvé que la chose valait la peine d'être publiée, ou bien il a cru qu'il valait mieux qu'un pareil compte rendu ne fût pas livré à la publicité." Cela ne m'a pas intrigué un moment. Le fait est que cela m'était bien indifférent. Si le journal avait refusé de faire connaître le point d'ordre que j'avais soulevé hier, je ne m'en serais nullement occupé. Mais je viens de découvrir qu'une conspiration audacieuse a été ourdie pour faire injustement supprimer les débats, et je regrette que le président du comité des Débats ne soit pas ici, parce que je veux lui demander qu'une enquête régulière soit faite à ce sujet. J'ai cru que le journal avait agi de son propre mouvement, mais en examinant la liasse, en me procurant le résumé que le rapporteur est obligé de fournir au greffier, j'ai découvert que le compte rendu avait été publié ce matin, dans le "Citizen" tel qu'il avait été envoyé au

journal. Maintenant, quant à la question de savoir si les débats sur les points d'ordre doivent être envoyés aux journaux, je lirai le compte rendu qui leur a été envoyé par notre rapporteur :

Le Sénat,
14 février 1908.

L'honorable R. W. Scott a dit hier, dans le Sénat, au sénateur Lougheed, que le Gouvernement ne s'était pas occupé de la loi dite " Natal Act " de la Colombie-Anglaise.

Le sénateur Landry, sur une question de privilège, a discuté une décision rendue la veille par M. le président Dandurand, lorsqu'une motion proposée par le sénateur McMullen relativement à la commission des chemins de fer, fut déclarée irrégulière pour la raison qu'elle anticipait sur une législation proposée par le Gouvernement et annoncée dans le discours du Trône. Le sénateur Landry a déclaré qu'un gouvernement pouvait de cette manière prévenir la discussion de toute question en mentionnant dans le discours du Trône un bill s'y rattachant. Le sénateur Landry a vu là une attaque contre la liberté de parole dont jouit le Parlement. Il croyait que le précédent anglais cité par M. le président n'avait aucun poids, parce que dans ce cas-là un avis régulier du bill avait été donné. Dans ce cas-ci aucun avis n'a été donné.

Le sénateur Power prétendit qu'un point d'ordre ne peut être discuté comme question de privilège. Le point d'ordre a été déclaré régulier et le sénateur Landry a promis de discuter la question d'une autre manière.

Les honorables sénateurs peuvent voir que tout le compte rendu ne renferme que des points d'ordre. J'ai lu à la Chambre tout le résumé, sauf la partie qui a trait à la troisième lecture des bills, et il ne mentionne que les points d'ordre. Je dois donc chercher une autre raison que celle que m'a donnée le rapporteur pour s'excuser de n'avoir pas rapporté les remarques qui furent faites au cours de la discussion du point d'ordre soulevé hier par moi, dans cette Chambre. Je regrette de ne pas voir ici le président du comité des Débats, que je connais comme un homme d'honneur——

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Les autres membres du comité sont ici.

L'honorable M. MILLER : Oui. Je voulais demander au président de convoquer une réunion du comité et d'y faire une enquête complète pour savoir pourquoi la discussion d'hier n'a pas été publiée. Cette discussion a été très favorable au greffier de la Chambre, et s'il n'est pas coupable d'avoir comploté avec le greffier pour faire supprimer la partie du résumé qui le concerne, ce serait un acte de justice que de faire une enquête et de démontrer—personne ne serait plus heureux que moi de la chose—qu'il n'a rien fait pour influencer le rapporteur et lui faire supprimer le débat d'hier. Comme l'honorable président du comité n'est pas ici, je m'adresserai à d'autres sénateurs. L'honorable sénateur de Saint-Jean, pour lequel j'ai le plus grand respect, est présent, et je prie l'honorable leader de la Chambre de faire cesser la manière dont sont traités les honorables sénateurs. Je suis le plus ancien membre de la Chambre, et j'ai droit d'être traité avec justice et courtoisie, et je demande aux honorables sénateurs de ne pas permettre que l'on " étrangle " ainsi ceux qui prennent part aux délibérations de cette Chambre-ci. C'est un véritable étranglement qui se pratique, si l'on permet aux fonctionnaires de la Chambre de falsifier ou de supprimer les discours, et j'espère que le comité se réunira et que la suppression de la discussion d'hier sera expliquée. Je crois avoir droit de demander cela au président du comité. J'ai le droit de demander au leader de la Chambre, qui est une vieille connaissance, s'il n'est pas un vieil ami, avec qui j'ai siégé dans cette Chambre durant plusieurs années, et qui me connait mieux qu'aucun membre de cette Chambre. S'il n'est pas fait droit à cette demande, je prendrai les moyens de soulever la question d'une manière régulière en inscrivant une motion dans le cahier des avis pour que la chose soit prise en considération comme elle doit l'être, et je crois que nous devons considérer, vu l'insuffisance du résumé qui est généralement transmis aux journaux, si la Chambre ne devrait pas épargner l'argent qui est payé au rapporteur. Je demande la permission de retirer ma motion.

Le PRESIDENT : Comme les employés de la Chambre ne peuvent pas prendre la parole ici, je crois devoir déclarer, de la part du greffier du Sénat, qu'il n'a eu rien à faire, directement ou indirectement, avec le compte rendu des délibérations d'hier.

L'honorable M. MILLER : Je retire l'allusion que j'ai faite, si le greffier nie sa connivence dans la suppression du résumé.

L'honorable M. ELLIS : Je regrette que l'honorable sénateur n'ait pas attendu le retour du président du comité ; je crois qu'en justice pour le comité, auquel l'honorable sénateur s'est adressé, je dois faire au moins une observation. L'honorable président du comité est absent. Si l'honorable sénateur avait attendu un jour ou deux il aurait été ici, et il aurait compris la force et la logique de ses observations. Autant que je puis le savoir, et je puis dire cela au nom du comité, il n'a été donné au rapporteur aucune instruction tendant à lui dire de choisir ce qui doit être publié dans les journaux ou de traiter quelqu'un injustement, ou de faire quoi que ce soit pour nuire à un membre du Sénat dans les observations qu'il pourrait faire. Mais celui qui rapporte nos délibérations est toujours dans une position désavantageuse. Il fait un compte rendu et l'envoie aux journaux, sans savoir s'ils le publieront. Ils en prennent parfois une partie, qui leur semble intéresser hautement le pays, plutôt que certains autres passages qui se rapportent à des incidents qui se passent entre des membres du parlement, et cela explique en grande partie que souvent des discussions auxquelles nous, sénateurs, attachons beaucoup d'importance, ne paraissent pas dans les journaux. Je puis dire sans hésitation que le rapporteur n'est nullement influencé—je crois dire cela sans me tromper—par le comité des Débats. Il est de son devoir de traiter avec justice et courtoisie tous les membres qui parlent dans la Chambre. Je ne crois pas qu'il soit influencé par qui que ce soit relativement aux comptes rendus qu'il fait. L'honorable sénateur a dit que le rapporteur est incompétent. Je ne crois pas qu'il soit incompétent. Je crois qu'il fait un résumé pour la presse mieux que n'importe quel rapporteur que nous avons employé auparavant.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. ELLIS : Et que nous occupons, grâce à lui, une meilleure position vis-à-vis du public que nous en avons occupé durant plusieurs années. Je n'ai pas vu le compte rendu sténographié d'hier pour voir comment les observations de l'honorable sénateur ont été rapportées par les sténographes officiels, mais je crois que ceux-ci lui ont rendu justice. J'appellerai l'attention de l'honorable président du comité sur les accusations qui ont été portées contre nous, et nous allons l'interroger, et si une injustice a été commise, nous essaierons de la réparer.

L'honorable M. FERGUSON : Comme membre du comité des Débats, j'approuve ce qu'a dit l'honorable sénateur de Saint-Jean. Quelles que soient les choses que les membres du comité ont individuellement communiquées au rapporteur—et je crois avoir assisté à toutes les séances du comité—je suis absolument certain que le comité n'a donné aucune instruction relativement à la manière dont le compte rendu en question devait être fait. L'année dernière, presque à la fin de la session dernière, j'ai moi-même censuré le rapporteur relativement à une chose qui m'avait touché sensiblement; mais il s'agissait d'une chose diamétralement opposée à celle dont mon honorable ami s'est plaint. Je lui reprochai d'avoir publié une chose qui n'aurait pas dû paraître dans la presse. Je prétendis que les journaux devaient s'alimenter de quelque manière. Ils veulent publier des choses sensationnelles, et je me rappelle que lorsqu'une altercation eut lieu, il y a deux ans, entre deux honorables et vénérables sénateurs, les journaux publièrent cet incident, qui fit le tour du pays, et donna lieu à des remarques fort désagréables pour le Sénat. L'année dernière aussi, quand se produisit un pareil incident, que nous regrettons tous, que nous voulons tous oublier, je crus faire remarquer que le rapporteur n'aurait pas dû le livrer à la publicité. Les journaux peuvent aimer à se procurer de pareilles choses pour leurs lecteurs, et comme cela a pour effet de donner une plus grande publicité à une querelle personnelle et comme le rapporteur sait, comme journaliste, que l'éditeur du journal aime à publier de pareils petits scandales, il en publie un compte rendu. Je l'ai cependant blâmé à ce sujet, et je crois que la Chambre admettra avec moi que des attaques personnelles, qui se font entre sénateurs, ne doivent pas être mentionnées officiellement dans les journaux par notre rapporteur. Je désire simplement démontrer à la Chambre le point de vue auquel je me suis placé pour critiquer, à la fin de la dernière session. Je trouve qu'il

est regrettable, et je ne puis m'expliquer que le compte rendu n'ait pas fait mention des remarques de l'honorable sénateur. La question était très importante. Il n'était pas nécessaire que les insinuations faites contre le greffier du Sénat fussent publiées, mais la substance du discours aurait dû paraître, et je ne crois pas que le rapporteur ait le droit d'exercer son jugement pour choisir ce qui doit être publié ou ce qui doit être omis des discussions des sénateurs de l'un ou l'autre côté de la Chambre. Il est de son devoir de publier un résumé de ce qui s'est fait ici. Je crois que mon honorable ami a eu raison de se plaindre. En somme, j'approuve l'honorable sénateur de Saint-Jean qui a dit que la presse a consacré aux délibérations de la Chambre plus d'espace, depuis que nous employons le rapporteur actuel, qu'elle n'en avait donné auparavant.

Quelques honorables SENATEURS : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. FERGUSON : Je me suis expliqué cela par le fait qu'il est lui-même un journaliste, qu'il connaît mieux les journaux, et qu'il fait ses comptes rendus de manière à leur plaire. Il est malheureux que cet incident se soit produit, et que les observations de mon honorable ami n'aient pas été publiées dans le compte rendu destiné à la presse.

L'honorable M. WATSON : Si notre rapporteur de la presse reçoit ses instructions des membres du comité des Débats, l'honorable sénateur de Marshfield n'aurait pas dû le blâmer de ce qu'il a fait. Les remarques qu'il a supprimées étaient des allusions faites contre le greffier de la Chambre, et le rapporteur ne devrait pas être censuré pour les avoir supprimées.

L'honorable M. FERGUSON : J'ai donné une explication. J'ai dit que tout ce qui s'appliquait personnellement au greffier n'aurait pas dû être publié, mais que la substance de ce qui avait été dit relativement au point d'ordre aurait dû paraître.

L'honorable M. WATSON : S'il n'avait pas publié les allusions faites contre le greffier, il n'aurait eu rien à mettre dans son compte rendu.

L'honorable M. POIRIER : Je suis un des membres du comité des Débats, et j'approuve absolument ce qu'ont dit mes honorables amis de Saint-Jean et de Marshfield. Bien que je regrette excessivement que les remarques de mon honorable ami de Richmond n'aient pas été publiées comme celles des autres sénateurs je ne puis m'empêcher de dire que notre rapporteur a fait ce qu'il devait faire. L'honorable sénateur de Richmond, je regrette de le dire, ne prend pas assez souvent la parole sur des questions d'ordre, qu'il connaît à fond, qu'il connaît en maître. Nous regrettons tous qu'il ne nous fasse pas bénéficier plus fréquemment de sa longue et utile expérience. Mais il s'agissait d'une bagatelle, d'une affaire privée, et nous ne gagnons rien à laver notre linge sale devant le public. Cela ne nous fait pas honneur. Si nous devons être sévères parfois entre nous, et je crois que la leçon qui a été faite au greffier n'était pas trop sévère—nous devrions être animés de l'esprit de charité et de la justice, et de pareilles choses ne devraient pas sortir de l'enceinte du Sénat.

Le PRESIDENT : Je suppose que l'honorable sénateur sait qu'il fait allusion à un débat antérieur ?

L'honorable M. POIRIER : Je l'avais oublié absolument. J'ai simplement voulu exprimer une opinion pour la gouverne de notre rapporteur de la presse, qui occupe ici une position délicate, une position qui exige un grand discernement j'ai voulu, dis-je, déclarer qu'à mon avis—qui est, je crois, l'avis de la majorité des membres de la Chambre—que chaque fois qu'il se fait ici une discussion d'une nature personnelle qui peut jeter du discrédit sur un membre du Sénat ou sur un employé de la Chambre, dont l'honneur et la bonne réputation sont entre nos mains, cette discussion ne devrait pas être mentionnée dans son compte rendu, ne devrait pas être livrée à la publication. Soyons sévères autant qu'il est nécessaire de l'être, mais tempérons notre sévérité par la charité, par la bienveillance, qui est une autre manifestation de la charité.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: La question qui vient d'être discutée, la question de savoir si nous devons employer un rapporteur de la presse officiel, est une de celles dont je me suis quelque peu occupé dans le passé, et ce qui vient de se passer

aujourd'hui ne fait que confirmer l'opinion que j'ai exprimée dans d'autres occasions, à savoir que l'argent qui est employé par le Sénat pour payer ce rapporteur est de l'argent gaspillé. Si la presse ne s'occupe pas de ce qui se fait ici, nous devons lui laisser ignorer nos délibérations. Je ne puis approuver le principe formulé par l'honorable sénateur de Shédiac. Je m'oppose à ce que nous disions au rapporteur ce qu'il doit publier ou ne pas publier. Nul de nous ne devrait dire dans cette Chambre quelque chose dont il puisse avoir honte, et si d'honorables sénateurs se rendent coupables de personnalités, ils ne peuvent se plaindre que les journaux les publient. Quoi qu'il en soit, j'ai à me plaindre du compte rendu qui a été publié de la discussion qui s'est faite dans la Chambre relativement à la nomination de notre assistant-greffier. Il n'a pas paru dans les journaux un mot faisant connaître les raisons qui ont été données contre sa nomination. Les comptes rendus des journaux que j'ai lus—et j'en ai lu plusieurs—ne parlèrent que des aptitudes que le candidat avait pour remplir la position. Je ne crois pas qu'un seul sénateur qui s'opposait à la nomination ait dit un mot pour contester la compétence de M. Evanturel. La seule objection soulevée contre sa nomination, c'est qu'elle entraînait une dépense inutile. Cependant le public qui a lu le compte rendu en question a été porté à croire que nous avons voulu parler de l'incompétence de M. Evanturel, ou que nous avons voulu manifester le ressentiment que nous avions pour lui. Je sais que pas un membre de ce côté-ci de la Chambre n'a exprimé une pareille idée. Nous avons prétendu que cette nomination était inutile. La discussion a été bien rapportée dans les débats du Sénat. J'ignore si le rapporteur de la presse était responsable de la chose dont je me plains. Voilà une des nomberuses choses qui nous portent à croire qu'il y a une influence occulte qui s'exerce relativement à la publication de nos débats dans les journaux.

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je ne l'affirme pas, mais je dis que de pareils incidents nous portent à croire cela. Il a été fait ici aujourd'hui une assertion extraordinaire. L'honorable sénateur de Richmond nous a dit que le rapporteur, appelé à donner des explications, a dit qu'il avait reçu instruction du président ou de quelque autre membre du comité de supprimer certaines discussions qui se font dans la Chambre. De quel droit un membre de ce comité donne-t-il de pareilles instructions ? Le rapporteur de la presse est autant l'employé de l'opposition que du gouvernement. Quant un journal envoie un de ses représentants sténographier nos discours, nous ne pouvons pas lui demander que nos discours soient publiés; mais quand un rapporteur est employé par le Sénat pour faire des comptes rendus pour la presse, aucun membre du comité n'a le droit de lui dire ce qu'il doit publier et ce qu'il ne doit pas publier. En le faisant, il s'arroge un droit que personne n'a le droit de prendre, et le plus tôt les membres du comité comprendront leurs devoirs, le mieux ce sera pour le Sénat.

L'honorable M. POWER : Je désire répéter l'assertion de l'honorable sénateur de Saint-Jean, qui a dit que nous n'avons jamais eu de nos débats des comptes rendus aussi satisfaisants que ceux que nous avons depuis la nomination de notre rapporteur actuel. Je crois que tous les honorables sénateurs sont prêts à admettre cela. Nous ne pouvons pas contrôler les journaux. Je ne me suis jamais plaint, mais je dirai que parfois j'ai fait des discours que je croyais de quelque importance, qui avaient donné lieu à des discussions, dont la presse n'a jamais parlé ; mais cela n'intéressait pas le public ou la Chambre, et je ne songerai jamais à agiter cette question.

L'honorable M. LANDRY : Alors pourquoi l'honorable sénateur l'agite-t-il maintenant ?

L'honorable M. POWER : Je ne l'agite pas. La question a été soulevée injustement. L'honorable sénateur de Richmond, en faisant une motion, sans en donner avis, en attaquant des employés de la Chambre, a fait une chose regrettable et qui doit être condamnée. Si la conduite du rapporteur n'a pas été satisfaisante, je dirai humblement qu'une plainte doit être portée contre lui au comité des Débats. Si un autre fonctionnaire de la Chambre est supposé n'avoir pas fait ce qu'il devait faire, l'attention du président de la Chambre doit être

appelée sur la conduite de ce fonctionnaire; mais il n'est pas juste, il ne convient pas d'attaquer, dans le Sénat, en face du public, des fonctionnaires qui ne peuvent prendre la parole pour se défendre.

La motion est retirée.

UNE OMISSION DANS LES PROCES-VERBAUX.

L'honorable M. LANDRY : J'aimerais à attirer l'attention sur ce que je considère une omission dans les procès-verbaux d'hier. L'honorable sénateur de Prince-Albert a fait une motion qui a été déclarée irrégulière. Une discussion a eu lieu, et le président a décidé qu'elle était irrégulière.

Le PRESIDENT : J'ai proposé à l'honorable sénateur d'ajourner sa motion, afin qu'un avis régulier fût envoyé, en même temps que celui relatif à l'avis de motion de l'honorable sénateur de Middlesex. Je n'ai pas donné une décision sur ce point, mais j'ai donné un conseil.

L'honorable M. LANDRY : Quoi qu'il en soit, la motion, après avoir été présentée, a été retirée, et elle devrait rester inscrite dans le cahier des avis.

L'honorable M. YOUNG : L'honorable sénateur a ajourné la motion jusqu'à mercredi, et elle est comprise dans les ordres de mercredi.

L'honorable M. LANDRY : Ce n'est pas la motion dont je veux parler. Il s'agit de celle dans laquelle l'honorable sénateur de Prince-Albert a dit qu'il proposerait que le nombre des membres de la commission des chemins de fer soit augmenté, et que le réseau du télégraphe fédéral soit mis sous son contrôle.

L'honorable M. YOUNG : Celle-là a été déclarée irrégulière.

L'honorable M. LANDRY : La motion ayant été lue devant la Chambre et le président l'ayant déclarée irrégulière, la décision de celui-ci devrait se trouver dans les procès-verbaux.

L'honorable M. YOUNG : Elle devrait s'y trouver à titre documentaire. Elle fait partie des délibérations de la Chambre.

Le PRESIDENT : Le greffier de la Chambre m'informe qu'il ne l'a pas inscrite dans les procès-verbaux, parce que la Chambre a déclaré que les décisions rendues sur les points d'ordre ne devraient pas y être inscrites.

L'honorable M. LANDRY : C'est tout le contraire ; l'année dernière, j'ai fait déclarer par la Chambre que les décisions rendues sur les points d'ordre devaient être inscrites dans les procès-verbaux.

L'honorable M. POWER : Une décision a été rendue sur ce point, il y a quelques années, et la Chambre a déclaré que les décisions du président ne devaient pas être inscrites au long dans les procès-verbaux, mais qu'elles devaient être conservées. Si le président déclare une motion irrégulière, la chose doit être mentionnée dans les procès-verbaux. Autrement, comment pourrions-nous expliquer sa disparition de l'item ?

Le PRESIDENT : Autant que je puis en juger, ça serait la vraie procédure à suivre. Je vais consulter les précédents, et le greffier se guidera d'après ces précédents.

TROISIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (I) intitulé : "Loi modifiant la loi des compagnies".—(L'honorable M. Scott.)

BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES DROITS D'AUTEUR.

AJOURNEMENT DE LA DEUXIEME LECTURE.

Bill (I) intitulé : "Loi modifiant la loi ture du bill (28) intitulé : "Loi portant modification de la loi des droits d'auteur".

L'honorable M. POWER-: Je vois que le présent bill n'a pas été imprimé en anglais, et je propose conséquemment, que l'ordre soit rescindé et que la deuxième lecture du bill soit fixée à mardi prochain. Je regrette que l'imprimerie nationale, qui est censée être sous la surveillance immédiate du secrétaire d'Etat, n'a pas eu le temps d'imprimer ce bill d'environ trois lignes, dans la semaine durant lequel il est resté inscrit dans le cahier des avis.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur peut-il dire à la Chambre ce que le bill contient ?

L'honorable M. POWER : Il a simplement pour objet de changer les mots qui sont généralement mis vis-à-vis du titre de l'ouvrage : " Enregistré au bureau du secrétaire d'Etat ", etc.

La motion est adoptée.

DEUXIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (25) intitulé : " Loi concernant le fonds destiné aux veuves et aux orphelins des ministres de l'église presbytérienne du Canada ".—(L'honorable M. Mackay, Alma.)

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SENAT.

Séance du vendredi, 21 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures.

Prière et affaires journalières de routine.

PECHE AUX PHOQUES.

INTERPELLATION.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) :

J'attire l'attention du Gouvernement sur une question relative au *modus vivendi* entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis au sujet de la pêche aux phoques.

Le Gouvernement considérera-t-il la question qui s'y rattache, si le cas se présente?

Il est, je crois, rumeur qu'un arrangement du traité conclu entre la grande-Bretagne et les Etats-Unis relativement à la pêche aux phoques doit être fait. Je ne connais pas la nature du nouvel arrangement que l'on projette; mais je présume que l'on fait allusion à la sentence arbitrale rendue au sujet des pêcheries de la mer de Behring, vu que le gouvernement des Etats-Unis réclame le droit exclusif de pêche aux phoques dans le Pacifique nord. Bien que les Etats-Unis réclament ce droit. nos pêcheurs font une excellente pêche de phoques dans l'océan Pacifique, et il y a dans le traité de 1893 une certaine clause qui favorise considérablement la destruction entière des phoques à fourrure. Sous le régime de cette clause les pêcheurs ont la liberté, depuis le 1er janvier jusqu'au 1er mai, de pénétrer dans le sud du Pacifique et d'y tuer les jeunes phoques qui remontent l'océan jusqu'à la mer de Behring. J'ai mentionné ce fait à sir Charles Hibbert Tupper à son retour de Paris, et il répondit: " Oui, je le sais. C'est très malheureux ; mais c'est tout ce que nous avons pu obtenir. La discussion du traité nous a retenus longtemps, et finalement, il nous a fallu accepter l'inévitable ". Nos pêcheurs partent de Victoria dans le mois de janvier. Ils se dirigent vers le sud de l'océan Pacifique. Ils ne sont pas censés faire la pêche aux phoques au nord du 35e degré de latitude nord, c'est-à-dire, vers la latitude de San Francisco; mais aucune patrouille n'est faite par un vaisseau de guerre anglais pour empêcher la capture des phoques quand ils tournent en gagnant le sud au lieu de gagner le nord jusqu'à la mer de Behring. La saison prohibée ou close commence le 1er mai et se termine à la fin de juillet. A cette dernière date les pêcheurs de phoques qui ont gagné le sud prennent la direction du nord qu'ils suivent jusqu'à la mer de Behring où ils séjournent jusqu'au mois d'octobre. Si le gouvernement canadien est appelé à ratifier le nouvel arrangement en question—bien que la chose puisse déplaire à nos pêcheurs de phoques—que cet arrangement soit conçu de manière à conserver les phoques autant que possible, et que leur capture soit prohibée jusqu'au mois de juillet. Après cette date, les phoques sont tous passés au nord, dans la mer de Behring où ils font leurs petits, et régulièrement, dans le mois d'octobre, ils retournent vers le sud. Je ne sais pas jusqu'où ils pénètrent dans cette dernière direction; mais ils reviennent dans le mois de janvier, aux pêcheries de l'Alaska. J'ai cru devoir appeler l'attention du Gouvernement sur cette défectuosité du traité. J'ai ce document sous les yeux, et si les honorables ministres qui siègent ici désirent le voir, je puis le leur communiquer.

L'honorable M. SCOTT : Toute cette pêche illicite se fait naturellement en dehors de la juridiction du Canada. Je considère la généralité des pêcheurs de phoques comme une horde de pirates. Ils ne respectent aucunement la loi, et n'exercent aucun discernement dans leurs captures. Le résultat sera que, avant la fin de la présente génération, il ne restera plus dans l'océan un seul phoque à pêcher. Le seul remède que

je puisse suggérer à ceux qui se servent de la fourrure du phoque, c'est de s'abstenir, pendant une vingtaine d'années, de porter des vêtements confectionnés avec cette fourrure. Si les peaux de phoques se trouvaient ainsi exclues de tous les marchés, la pêche de ces animaux serait naturellement discontinuée. La réserve d'une zone de soixante milles, et les règlements adoptés pour la conservation des phoques n'ont aucune valeur. Il faudrait employer tous les croiseurs armés de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis pour expulser de l'océan les pêcheurs de phoques. Le seul moyen d'atteindre ces pêcheurs est de les attendre sur la terre ferme et de confisquer leurs captures. A moins que des nations comme la Russie, le Japon, les Etats-Unis et le Canada s'entendent pour appliquer une politique commune, il ne restera plus un seul phoque dans l'océan dans dix ans d'ici. Le Canada est prêt à être partie à tout arrangement ayant pour objet la conservation des phoques; ayant pour objet d'en prévenir la destruction, sauf les mâles. En conservant ainsi les femelles et leurs petits, l'extinction de l'espèce serait prévenue. Il est impossible de modérer la cupidité des hommes engagés dans la pêche aux phoques. Ils tuent les mâles, les femelles et leurs petits sans aucun discernement. Il s'ensuit que sur toutes leurs captures, un seul phoque, à peu près, sur quatre capturés et tués a de la valeur, et le reste est entièrement perdu. Le gouvernement du Canada est prêt, en tout temps, à faire ce qu'il pourra pour que les pêcheurs de phoques laissent dans l'océan quelques phoques à la postérité.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Les remarques que vient de faire l'honorable secrétaire d'Etat sont de nature à nous faire croire que le gouvernement canadien est prêt à accepter le dictum des Etats-Unis portant que la vie du phoque doit être conservée dans tout l'océan Pacifique. La critique acerbe que l'honorable ministre nous a faite contre les pêcheurs de phoques de la Colombie-Anglaise, est propre à nous faire tirer cette conclusion, puisqu'il n'y a qu'un moyen d'atteindre le but que chacun, suivant mon honorable ami, a en vue, et qui est de conserver autant que possible la vie des phoques.

Si la vie de cet animal doit être protégée de la manière suggérée par les Etats-Unis, il faut, par conséquent, qu'un accord soit conclu entre les différentes nations—accord auquel notre gouvernement sera partie et dont l'objet sera de prévenir la destruction des phoques durant certaines saisons de l'année dans toutes les parties de l'océan Pacifique. Mais les exigences des Etats-Unis sont telles que, si l'on y acquiesce, les phoques, à toute saison de l'année, ne pourront être capturés par qui que ce soit, sauf par les pêcheurs des Etats-Unis. Si la suggestion de l'honorable leader de la Chambre est la politique que l'on va appliquer, aucune pêche aux phoques ne se fera, sauf celle qu'on pourra faire à l'endroit où les phoques vont faire leurs petits, c'est-à-dire, à l'endroit soumis à la juridiction exclusive des Etats-Unis. Or, est-il de l'intérêt du Canada de devenir partie à un traité consacrant une politique de cette nature. Le traité de Paris a fait aux Etats-Unis une concession qu'aucune autre nation n'a jamais obtenue, savoir, l'établissement d'une vaste zone en dedans de laquelle les phoques ne peuvent être tués. Aucune autre nation ne jouit d'un privilège de cette nature, et s'il nous faut accepter maintenant les nouvelles exigences des Etats-Unis relatives aux pêcheries de phoques du Pacifique, cette politique amènera d'autres empiétements sur les pêcheries de l'Atlantique. Les Etats-Unis ont déjà fait des demandes dans ce sens, et je ne serai pas surpris si des concessions sont faites sur la côte de Terre-Neuve, accordant aux pêcheurs des Etats-Unis le droit de capturer du poisson en dedans d'un mille ou d'un mille et demi du rivage. Les autorités des Etats-Unis essaient constamment d'empiéter sur les droits que nous possédons sur la portion britannique du continent de l'Amérique du Nord. Si elles ne réussissent pas à obtenir, le jour même, ce qu'elles nous demandent, elles l'obtiennent le lendemain. Je vois par les journaux qu'elles ont obtenu récemment la permission de faire remonter les canaux du Saint-Laurent par l'un de leurs vaisseaux de guerre qu'elles veulent employer sur les grands lacs comme un navire-école. Ce permis est en contravention directe au traité conclu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, en vertu duquel aucun vaisseau de guerre ne doit être maintenu sur les grands lacs. Selon moi, cette politique est un suicide. J'ai été

heureux, l'autre jour, de lire dans un télégramme reçu d'Angleterre les commentaires que fait le principal organe libéral de Londres, le "Chronicle", sur cette question. Ce journal fait remarquer que le Canada et la Grande-Bretagne font constamment des concessions aux Etats-Unis, et que le temps arrivera bientôt où le Canada ne jouira plus exclusivement de ses droits et privilèges dans ses propres limites. Nos voisins ne font jamais au Canada aucune concession qui empiète sur leurs droits. Le plus tôt le Canada adoptera une règle rigoureuse en vertu de laquelle il refusera énergiquement de reculer davantage, et fera connaître au gouvernement britannique qu'il ne faut plus faire aucune autre concession aux Etats-Unis, le mieux ce sera pour le peuple canadien.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami qui siège à côté de moi, (l'honorable M. Scott) n'a rien dit au sujet des conditions auxquelles est soumise la concession faite aux Etats-Unis, et dont vient de parler mon honorable ami de la gauche. Je puis assurer ce dernier que l'intention du gouvernement canadien est de voir à ce que, advenant de nouvelles demandes de la part des Etats-Unis, elles ne seront accordées que si un équivalent raisonnable est donné au Canada. C'est, toutefois, un sujet qui ne peut être discuté que dans des négociations et dont on ne peut disposer que par un traité. Quant à l'autre point auquel mon honorable ami de la gauche a fait allusion, c'est-à-dire, au vaisseau de guerre école, etc., je rappellerai à mon honorable ami que les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pourront mettre fin à cette convention en en donnant avis six mois d'avance, et il est guère opportun de soulever, aujourd'hui, cette question lorsqu'il ne s'agit que d'un simple petit navire-école. Le Sénat doit reconnaître avec moi que le danger d'une invasion du Canada par une flotte des Etats-Unis n'est pas encore très éminent, y aurait-il sur les grands lacs deux ou trois petits navires-écoles des Etats-Unis.

L'honorable M. LOUGHEED : Avant que la discussion sur le présent sujet soit close, puis-je demander à mon honorable ami si le gouvernemnt a l'intention de soumettre au tribunal de la Haye, lors de sa prochaine réunion, la question des règlements relatifs à la mer de Behring? L'honorable sénateur de Hastings nous a dit qu'il n'y avait qu'une seule conclusion à tirer des observations faites par l'honorable secrétaire d'Etat et que c'est celle-ci: Par suite du mécontentement que doit nécessairement produire l'inobservance des règlements faits pour la protection de la vie du phoque, cette question reste ouverte à la discussion, et il faudrait tâcher de la résoudre avant longtemps. En effet, si le Gouvernement est d'avis que les règlements actuels sont insuffisants pour la protection de la vie des phoques dans la mer de Behring, la conséquence logique de ce fait, c'est que cette question est encore ouverte et pourrait être l'une de celle dont la solution sera demandée au tribunal de la Haye. Mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, peut-il dire si le gouvernement canadien s'occupe encore de cette question, ou si le gouvernement des Etats-Unis a reconnu que c'était l'une des questions qui restaient encore à régler, ou à étudier?

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois pas que l'on puisse déduire de mes paroles que l'intention du gouvernement canadien est de demander un nouveau traité avec les Etats-Unis, ou que le gouvernement canadien manœuvre dans ce sens. Le gouvernement canadien sera prêt en tout temps à s'occuper de la question si elle est régulièrement posée ; mais le gouvernement canadien n'a encore reçu aucune proposition qui l'y invite.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Aucune proposition n'a-t-elle pas encore été reçue sur ce sujet ?

L'honorable M. SCOTT : Non. Mes observations sont entièrement basées sur l'état de choses actuel qui est, selon moi, extrêmement regrettable. Laisser détruire les phoques de la manière que j'ai exposée, n'est certainement pas une politique dont un pays puisse s'enorgueillir. D'après mes renseignements, la pêche aux phoques, aux îles Pribyloff, a diminué de 50,000 captures qu'elle était par année à dix ou douze mille captures ; mais le Canada n'est pas responsable de cette diminution.

L'honorable M. LOUGHEED : Le gouvernement cherche-t-il la solution de cette difficile question ?

L'honorable M. McMULLEN : Nous, les plus jeunes membres de cette Chambre, avons été réprimandés quand nous nous écartions du règlement. Dans la présente occasion, depuis quinze ou vingt minutes, la règle 39 du Sénat est entièrement mise de côté. La Chambre peut voir par cette règle que lorsqu'une question est posée à un ministre, ce dernier est autorisé à y répondre ; mais que cette réponse ne peut être ensuite le sujet d'un débat. Ce sont donc, dans le moment actuel, les anciens membres du Sénat—et non les jeunes—qui se trouvent en contravention au règlement.

L'honorable M. SCOTT : La question ne peut être discutée.

L'honorable M. POWER : Je soumets humblement que l'honorable sénateur de Wellington est dans l'erreur. L'honorable sénateur de Victoria (C.-A.) nous dit dans sa motion qu'il appellera l'attention du gouvernement sur un sujet concernant, etc., et puis, il pose une question au gouvernement. Or, notre règlement autorise dans ce cas une discussion.

L'honorable M. McMULLEN : Lisez la règle 39.

QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. LANDRY : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire appeler l'attention du gouvernement sur le télégramme suivant, publié dans la presse de Toronto :

Montréal, 19 février (spéciale).—Quelques notes politiques intéressantes circulent, ici, maintenant. Tout d'abord, une nombreuse délégation nous revient justement d'Ottawa avec l'assurance que l'honorable Arthur Boyer sera nommé prochainement lieutenant-gouverneur de Québec. Mais la nouvelle portant que l'on a demandé à sir Louis Jetté de rester en fonction jusqu'après la célébration, en août prochain, du troisième centenaire de la fondation de Québec, n'est pas sans fondement, et il est très probable que, à moins que le district de Québec ne s'y oppose très fortement, la nomination de M. Boyer sera gazettée prochainement. Puis, il paraît qu'une partie des rumeurs concernant certains changements dans le gouvernement de Québec est bien fondée. L'honorable Adélard Turgeon sortirait, paraît-il, du gouvernement et accepterait la position de sénateur à Ottawa. Il remplacerait, dit-on, l'honorable P. A. Choquette qui serait nommé magistrat de police à Québec. Le juge actuel de la cour de police est l'honorable M. Chauveau. Il serait mis à la retraite, vu qu'il est un des directeurs de la Banque Nationale, et il est entendu qu'il passera au moins trois mois de l'année à Paris où il surveillera les affaires de la succursale de la Banque Nationale établie dans cette dernière ville. Le nom du successeur de M. Turgeon dans le cabinet n'a pas encore transpiré; mais l'on ne croit pas que le chanment ait lieu avant la prochaine session qui s'ouvrira le 3 mars.

L'honorable M. CLORAN : Je soulève une question d'ordre. Je ne crois pas que l'honorable leader de la Chambre puisse répondre à une interpellation de ce genre.

L'honorable M. LANDRY : Je n'ai pas encore posé une seule question au gouvernement sur ce sujet.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur devra limiter sa question à ce qui est du ressort fédéral et non à ce qui est du ressort provincial.

L'honorable M. LANDRY : Je n'ai nulle intention de poser la moindre question concernant des affaires provinciales. Je veux simplement demander s'il y a quelque vérité dans le fait rapporté, savoir qu'une députation s'est rendue auprès de sir Wilfrid Laurier et qu'elle a exigé de lui la promesse que M. Boyer sera nommé lieutenant-gouverneur de la province de Québec en remplacement de sir Louis Jetté, et s'il est vrai que l'on projette un remaniement dont l'un des effets sera le remplacement de l'honorable M. Choquette, ici, par l'honorable M. Turgeon ? Je ne crois pas fondée la dernière partie de la dépêche télégraphique, parce que je ne pense pas que l'honorable M. Choquette qui a été juge de la cour supérieure, serait disposé à se démettre de ses fonctions de sénateur pour devenir un magistrat de police. D'abord, M. Turgeon doit-il être nommé sénateur ?

L'honorable M. SCOTT : En toute vérité, je n'avais jamais entendu parler de la chose avant de l'avoir rapporter dans le journal de ce matin.

L'honorable M. LANDRY : Elle aurait pu être décidée un mercredi, c'est-à-dire, le jour où l'honorable ministre n'assiste pas à la séance du conseil.

L'honorable M. SCOTT : J'assiste toujours aux séances du conseil, et je crois devoir demander une explication, de ce que veut dire l'honorable sénateur.

L'honorable M. LANDRY : La réponse donnée, c'est que personnellement l'hono-

rable sénateur n'en connaît rien ; mais je lui pose la question en sa qualité de représentant du gouvernement.

L'honorable M. SCOTT : Je réponds au nom du gouvernement que je n'en ai jamais entendu parler.

ARRESTATION DE JAPONAIS DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Avant que les ordres du jour soient appelés, je voudrais connaître de l'honorable secrétaire d'Etat les raisons qui ont engagé le gouvernement à donner à l'agent du ministère de la Justice l'ordre de traduire devant un magistrat de la Colombie-Anglaise les Japonais arrêtés et emprisonnés sous l'autorité de la loi dite "The Natal Act". La réponse déjà donnée par l'honorable ministre est assez claire ; mais elle ne donne pas les raisons justifiant la ligne de conduite tenue par le gouvernement dans cette circonstance. Est-ce parce que le "Natal Act"—comme il est appelé—adopté par la législature de la Colombie-Anglaise, est inconstitutionnel ? Cette loi est-elle *ultra vires*, ou a-t-on pour objet d'obtenir une décision de la cour sur la constitutionnalité du "Natal Act", afin de soulager le gouvernement fédéral de la responsabilité de désavouer cette loi ?

L'honorable ministre dirigeant sait-il que, d'après la pratique, le ministre de la Justice fait un rapport sur la constitutionnalité de toute loi adoptée par une législature provinciale, et que le gouvernemeut agit ensuite d'après ce rapport. Supposé que le juge de la Colombie-Anglaise déclare que le "Natal Act" est inconstitutionnel, ou *ultra vires*—c'est-à-dire qu'il outrepasse le pouvoir dont la législature de la Colombie-Anglaise est revêtue par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, le gouvernement fédéral se trouvera alors soulagé—je le présume du moins—de la responsabilité d'un désaveu de la loi en question. La ligne de conduite tenue par le gouvernement fédéral me paraît être un moyen très habile de se soustraire à la responsabilité d'une procédure qui serait extrêmement impopulaire dans la province qui a adopté la loi. L'honorable ministre dirigeant—peut, sans doute donner à la Chambre la raison pour laquelle la ligne de conduite dont il nous a parlé a été tenue, et la raison pour laquelle le gouvernement n'a pas désavoué la loi, bien qu'il la trouvât *ultra vires*.

L'honorable M. SCOTT : La présente série de questions me paraît être très curieuse. Le gouvernement fédéral a cru devoir protéger certains Japonais arrêtés en contravention à un traité conclu avec le Japon. Nous croyons que le "Natal Act" adopté par la législature de la Colombie-Anglaise est un acte inconstitutionnel. Cette loi est une violation de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord qui est très claire. J'ai dit, l'autre jour, que l'article 95 de cet Acte prive une législature provinciale du droit d'adopter une loi relative à l'immigration, qui n'est pas compatible avec la loi fédérale existante sur le même sujet. J'ai donné cette explication.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'expression dont s'est servi l'honorable ministre n'est pas la réponse rapportée dans le compte rendu officiel, ou celle donnée hier. Il ne nous a donné, hier, aucune raison.

L'honorable M. SCOTT : Je ne me souviens pas de la réponse que j'ai donnée.

L'honorable M. LOUGHEED : Dans le cas où le tribunal de la Colombie-Anglaise déclarerait constitutionnel le "Natal Act", puis-je demander à mon honorable ami si l'intention du gouvernement est de désavouer cette loi, vu qu'il aurait le droit de le faire sous l'autorité de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ? Mon honorable ami a déjà donné son opinion sur le caractère oppressif du "Natal Act" à l'égard des Japonais ; mais ses explications font, d'un autre côté, ressortir le fait que le gouvernement fédéral a manqué de sympathie envers les Japonais dans la ligne de conduite qu'il a tenue au sujet du "Natal Act". Supposé que la cour de la Colombie-Anglaise déclare cette loi constitutionnelle et *intra vires*, qu'est-ce que fera ensuite le gouvernement fédéral au sujet de cette loi ?

L'honorable M. SCOTT : Si la chose arrive, nous l'étudierons et nous arriverons à une conclusion ; mais je ne puis certainement pas dire maintenant à mon honorable ami quelle sera cette conclusion.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je dois des excuses au Sénat relativement aux remarques que j'ai faites, hier, relativement au rapport publié dans les journaux et censé être un sommaire de ce qui s'est passé dans le Sénat, il y a quelques jours. Ces remarques étaient certainement de nature à faire croire que je trouvais à redire à la manière dont ce sommaire avait été rédigé. Ce résumé est enliassé et, après l'avoir examiné depuis, j'ai constaté qu'il était très bien fait.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je tiens à soulager le rapporteur de toute la responsabilité du contenu de ce sommaire. Cependant, ce nouvel incident ne fait que corroborer ce que j'ai déjà dit, à savoir que nous dépensons de l'argent pour des rapports dont la presse ne veut pas profiter.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur préférerait-il qu'aucun rapport ne fût fait ?

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une troisième fois :

Bill (M) intitulé : " Loi concernant la compagnie du chemin de fer Trans-Canada". —(L'honorable M. Choquette.)

Bill (N) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Windsor, Chatham and London Railway Company ".—(L'honorable M. Coffey.)

Bill (58) intitulé : " Loi concernant l'Ashcroft, Barkerville and Fort George Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une deuxième fois :

Bill (T) intitulé : " Loi concernant la compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental ".—(L'honorable M. Fiset.)

Bill (U) intitulé : " Loi changeant le nom et le siège de l'Anglo-Canadian Insurance Company ".—(L'honorable M. Casgrain.)

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à trois heures, mardi prochain.)

SENAT.

Séance du mardi, 25 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

BILL CONCERNANT LA " GRAND TRUNK PACIFIC BRANCH LINE COMPANY ".

PREMIERE LECTURE.

L'honorable M. WATSON présente le bill (Y) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite Grand Trunk Pacific Branch Line Company ".

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. WATSON propose que le bill soit lu une deuxième fois, jeudi prochain.

L'honorable M. LANDRY : Je crois que l'honorable sénateur devrait nous dire pourquoi ce bill est présenté. Il ne nous a pas donné d'explications.

L'honorable M. YOUNG : Les explications seront données à la deuxième lecture du bill. Il ne s'agit maintenant que de la présentation du bill.

L'honorable M. LANDRY : Si je voulais soumettre le bill au comité des ordres permanents, il me faudrait savoir ce qu'il contient et il pourrait être trop tard, à la deuxième lecture, pour avoir des explications.

L'honorable M. WATSON : Il a pour objet de demander du délai pour la construction d'embranchements que le Grand-Tronc-Pacifique a été autorisé à construire, il y a deux ans.

La motion est adoptée.

NATIONALISATION DES TRAVAUX D'UTILITE PUBLIQUE.

MOTION.

L'honorable M. McMULLEN propose cette motion :

Que de l'avis de cette Chambre, la nationalisation des travaux d'utilité publique ne serait pas dans l'intérêt du Canada.

Il dit : En prenant la parole pour proposer la motion dont j'ai donné avis, je

désire expliquer à la Chambre pourquoi j'ai cru nécessaire de l'inscrire dans le cahier des avis. Comme le savent la plupart des membres de cette Chambre, la question de la nationalisation des travaux d'utilité publique a été longuement discutée dans la presse du pays. Un grand nombre de journaux la préconisent. D'autres journaux la combattent. Quelques industries d'utilité publique devraient sans aucun doute être possédées et exploitées par les municipalités. Les aqueducs et les égouts sont deux choses très importantes. Elles sont importantes, parce qu'elles contribuent plus à protéger la santé dans une ville ou un village que toute autre chose d'utilité publique ; quand l'eau pure et le drainage font défaut, la santé publique est menacée, et, quelle que soit la somme que doivent coûter ces deux choses, elles sont d'une nécessité si absolue et si impérieuse, que chaque municipalité, chaque ville, doit faire toute dépense pour les exécuter. Les choses d'utilité publique, qui sont généralement classées parmi celles qui peuvent être justement contrôlées par les municipalités, sont la lumière électrique, les aqueducs, les égouts, les tramways, le transport et le téléphone. Toutes ces choses contribuent au bien-être d'une municipalité. La possession et l'exploitation des travaux d'utilité publique sont deux choses différentes. Une municipalité pourrait à bon droit posséder ses tramways ou son réseau de téléphones ; mais, à mon avis, il est douteux qu'une municipalité puisse avantageusement les exploiter au Canada. Quand ont lieu les élections municipales, le maire et les échevins sont constamment en contact avec les électeurs. Une élection n'est pas finie, qu'ils commencent à faire de la cabale pour l'élection suivante. Cela les met en relations étroites avec toutes les classes de la société et ils cultivent leur amitié. Ceux qui désirent avoir de l'emploi de la municipalité pour vivre facilement se servent de leur influence pour obtenir des positions qui leur permettent de recevoir un dollar pour un travail de dix sous qu'ils font. Aussi, vous trouvez dans toutes les municipalités des fainéants, qui n'avaient pas réussi ailleurs faute d'énergie et qui étaient à charge à leurs amis. Naturellement les amis désirent mettre les noms de pareils hommes sur la liste municipale et leur faire avoir un emploi facile à remplir pour gagner leur vie. Cela se fait ainsi trop souvent dans l'administration des municipalités. Il n'en est jamais ainsi en Angleterre. Là les conseillers sont élus pour trois ans, un tiers d'eux se retirant chaque année. Les échevins sont élus pour six ans, la moitié d'eux se retirant tous les trois ans. Ils ne sont pas mis en relations aussi étroites avec les électeurs que le sont les conseillers canadiens, Et puis les conseils municipaux ont d'autres pouvoirs restrictifs que nous n'avons pas ici. En Angleterre et en Ecosse il y a des bureaux de direction municipaux, qui ont été établis, il y a quelques années, en vertu d'un acte du parlement, qui sont tenus de surveiller les transactions de toutes les grandes municipalités, de voir si elles se conforment à la loi, si leurs dépenses sont faites avec prudence, si leurs comptes sont soigneusement apurés. Dans notre pays la vérification des comptes municipaux n'est pas ce qu'elle devrait être. Nous devrions avoir un meilleur système d'apuration. En Angleterre et en Ecosse les vérificateurs sont choisis parmi les courtiers. Ils doivent être recommandés par le bureau de direction municipal. La municipalité n'a pas même le droit de fixer leurs traitements ; c'est le bureau de direction municipal qui les fixe, de sorte que tout contribue à faire faire une vérification prudente des comptes des municipalités. Nous n'avons pas les mêmes règlements dans notre pays.

Toutes ces choses contribuent, en Angleterre, au succès de l'exploitation par les municipalités des choses d'utilité publique. Que diriez-vous si les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien étaient exploités par un bureau de directeurs élus tous les ans ? Si de nouveaux hommes étaient élus tous les ans, vous auriez de nouvelles idées, de nouveaux programmes, des hommes portés à agir autrement que leurs prédécesseurs, et vous ne pourriez pas espérer obtenir le succès qu'ont obtenu auparavant ces compagnies. D'après nos règlements municipaux, des changements annuels et de nouvelles méthodes dans l'administration des choses d'utilité publique nécessiteraient de plus grandes dépenses que sous l'administration d'hommes qui restent continuellement en fonctions et qui font preuve de prudence dans tous leurs actes. En Angleterre, la cham-

bre de commerce a le droit de fixer les taux payés pour les choses d'utilité publique. Il n'y a pas de semblables règlements dans notre pays. Même dans les conditions actuelles, en Angleterre, la possession et l'exploitation des travaux municipaux ont énormément augmenté, et la dette municipale nationale s'est grandement accrue. En 1885, la dette municipale de l'Angleterre et du Pays de Galles était de $406,150,000. En 1898 elle était élevée à $580,000,000. En 1901, elle avait atteint la somme de $718,595,000. En seize ans la dette municipale de l'Angleterre et du Pays de Galles s'est accrue de $312,500,000. Si une pareille chose a eu lieu là, malgré tous les avantages qui résultent de la stabilité des fonctionnaires municipaux, malgré un bureau de direction municipal bien organisé, j'aimerais à savoir ce qui se serait passé au Canada d'après notre système imparfait, si nous avions adopté la même politique ? Nous n'avons pas un système aussi perfectionné, et il serait dangereux pour nos villes d'exploiter les choses d'utilité publique. Nous savons ce que les hommes d'affaires peuvent faire. Soit qu'ils exploitent une ligne de tramways ou toute autre industrie ils font tout ce qu'ils peuvent pour réussir en s'occupant de tous les détails. De leur administration dépend le mérite qu'ils peuvent réclamer, pour en avoir assuré l'efficacité. Dans les travaux municipaux il n'est pas déployé autant d'énergie, et conséquemment on n'y obtient pas le même résultat que peut donner l'administration de particuliers. Je regrette, et je suppose que d'autres membres de cette Chambre regrettent avec moi que les meilleurs citoyens ne soient pas élus comme fonctionnaires municipaux. Nous constatons que même dans nos villes plusieurs de nos citoyens les plus distingués refusent d'être maires ou échevins. Ils ne semblent pas disposés à consacrer leur temps au service de leur ville. Aussi, la direction des affaires municipales tombe très souvent entre les mains d'hommes incapables de travailler à la protection des intérêts du peuple. Je connais plusieurs de nos citoyens les plus distingués qui ont refusé de faire partie du conseil municipal. En Angleterre la chose est différente. Et puis, à Glasgow, par exemple, les hommes les plus distingués siègent au conseil municipal comme échevins. Naturellement, les échevins ne sont pas élus par le vote populaire, mais le sont par les échevins eux-mêmes. Ils ne sont pas directement responsables vis-à-vis des électeurs, comme le sont les échevins de nos villes. Dans notre pays les échevins sont élus par le vote populaire, et conséquemment ils sont obligés de lutter pour se faire élire, et plusieurs refusent de faire de la cabale et de travailler pour se faire élire. L'expérience a clairement prouvé en Angleterre que l'on ne peut obtenir d'aussi bons résultats en laissant les municipalités exploiter les choses d'utilité publique qu'en les confiant à des particuliers. Glasgow est considéré comme une ville modèle de l'empire anglais et compte une population de 780,000 habitants, et d'un million, en comptant les banlieues. Le public a demandé que la ville exploitât les travaux d'utilité publique, mais cette exploitation a eu pour résultat de faire élever sa dette, qui était de vingt-sept millions et demi en 1889, à soixante-quatre millions et demi en 1900, tandis que la valeur de la propriété imposable n'a augmenté que de dix-sept millions et quart à vingt-quatre millions et trois quarts. La dette de la ville a augmenté de trente-sept millions, les valeurs imposables ne se sont accrues que de sept millions et demi. En 1890, le taux de la taxe par dollar sur une propriété imposable de $50 et plus était de douze sous et demi. Il est maintenant de seize sous et demi. La somme payée à la municipalité sur les recettes des tramways, durant les neuf années qu'elle a exploité ces tramways, a été de $534,000 ou d'environ $59,000 par année. La somme payée à la ville de Toronto, durant la même année, par ceux qui ont exploité le réseau des tramways, a été de $1,833,836, soit une moyenne annuelle de $203,758. Si je comprends bien, la somme que la compagnie des tramways a versée dans le trésor municipal de Toronto, en vertu de son bail, a été, l'année dernière, d'environ $400,000. Le taux du transport sur les tramways de Glasgow est,en moyenne, d'environ un sou par mille. Le taux de transport, dans la ville de Toronto, est plus élevé ; mais dans Glasgow il n'est pas donné de transferts. A Glasgow, en entrant dans le tramway, vous dites au conducteur la distance que vous voulez par-

courir et vous payez pour cette distance. Quand vous en sortez pour prendre un autre tramway, vous devez dire encore au conducteur la distance que vous voulez parcourir, et il vous fait payer un autre taux, et ainsi de suite. Voilà comment fonctionnent les tramways à Glasgow. A Toronto, vous payez un taux de cinq sous, et je crois que vous pouvez pour cette modique somme parcourir de huit, dix ou onze milles. Si vous étiez à Glasgow et si vous changiez plusieurs fois de tramways il vous faudrait payer presque autant que vous payez à Toronto. Avant de cesser de parler de Glasgow, laissez-moi vous dire jusqu'à quel point ce principe a été appliqué dans la Grande-Bretagne. En Angleterre et dans le pays de Galles, sur 317 municipalités, 229 exploitent les industries municipales, 197 exploitent leurs aqueducs, 97 exploitent la lumière électrique et 27 exploitent leurs lignes de tramways. En Ecosse, comme je l'ai dit, Glasgow est à la tête des villes qui exploitent leurs industries, la lumière électrique, les tramways, les téléphones, etc. sur plusieurs autres choses. Il possède publiques, sur onze bains et buanderies et dollar est payée pour l'approvisionnement et loue 373 boutiques, 49 magasins, 43 entrepôts, deux hôtels, un théâtre, un mont-de-piété, 43 ateliers et neuf églises, et paie le salaire des prédicateurs à même le trésor municipal. Il possède des carrières de pierre, et ne fait pas circuler moins de neuf cents wagons de chemins de fer pour transporter cette pierre et le trafic qui se rattache à son exploitation. La somme qui a été dépensée pour l'aqueduc qui alimente d'eau la ville de Glasgow est de $19,884,850. Une taxe de deux sous et trois quarts par dollar sont payés pour l'approvisionnement de l'eau dans les limites de la ville et de quatre sous en dehors de ses limites. La somme payée pour l'eau dans une maison louée à $100 par année serait d'environ huit à dix dollars.

L'honorable M. CLORAN : C'est une somme modique.

L'honorable M. McMULLEN : La somme n'est pas très élevée.

Le réseau de l'aqueduc s'étend sur un espace de dix-sept milles, du nord au sud, et de douze milles de l'est à l'ouest. L'aqueduc ne s'étend pas seulement dans la ville de Glasgow, il pénètre dans plusieurs autres municipalités adjacentes, et, comme vous le remarquez, il est payé quatre sous par dollar pour l'approvisionnement de l'eau fournie en dehors de la ville, et seulement deux sous et trois quarts pour l'eau fournie dans ses limites. Le téléphone ne devrait pas entrer dans la catégorie des travaux d'utilité publique, parce qu'une faible partie de la population l'utilise. A Toronto seulement six pour cent de la population se sert du téléphone, et dans la ville de New-York 4½ pour cent l'emploie. Aussi il serait injuste d'imposer au reste de la population de ces villes une taxe qui pourrait être imposée seulement pour donner l'avantage aux villes d'exploiter le téléphone et de le mettre sous le contrôle municipal à un taux fixe.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur dit que quatre et demi pour cent de la population de New-York se sert du téléphone ?

L'honorable M. McMULLEN : Oui.

L'honorable M. CLORAN : Et dans Toronto six pour cent de la population l'utilise. Est-ce là une juste proportion ? Dix personnes d'une famille peuvent se servir du téléphone, et ce nombre équivaudrait à quarante pour cent de la population au lieu de quatre pour cent. Un téléphone peut servir à dix personnes.

L'honorable M. McMULLEN : Quatre et demi pour cent de la population de la ville de New-York sont sur la liste des abonnés du téléphone.

L'honorable M. CLORAN : Combien de personnes se servent du téléphone ?

L'honorable M. McMULLEN : Toutes celles qui paient leur abonnement au téléphone. Ce n'est que quatre et demi pour cent de toute la population. Une grande partie de la population peut être intéressée dans le réseau téléphonique ; mais je parle de la liste sur laquelle se trouvent les noms des abonnés au téléphone de New-York, et sur une pareille liste il y a, à Toronto, six pour cent de la population.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur ne voudrait pas un téléphoue pour chaque membre d'une famille ou pour chaque employé d'un bureau ?

L'honorable M. McMULLEN : Non, certainement non.

L'honorable M. CLORAN : Cela augmente la moyenne.

L'honorable M. POWER : Quelle est la proportion pour Glasgow ?

L'honorable M. McMULLEN : Je n'ai pas fait le calcul pour Glasgow. Je ne me suis occupé que de ces deux endroits. Le fait est que j'ai craint d'ennuyer la Chambre avec des chiffres. J'ai déjà dit que dans les municipalités de l'Angleterre et de l'Ecosse on dépense prudemment l'argent, en raison de l'existence des bureaux de direction municipaux. Les municipalités savent qu'elles doivent soumettre leurs comptes à ces bureaux, et elles peuvent souffrir sérieusement si elles ne peuvent montrer un bon résultat de l'emploi qu'elles font de leur argent. A Huddersfield, par exemple, il a été dépensé £444,000 pour la construction de trente milles de tramway. Lorsque les comptes furent examinés par le bureau de direction municipal, celui-ci découvrit que la dépense de £100,000 ne pouvait être expliquée. Rien n'indiquait que l'argent eût été honnêtement employé. $500,000 avaient disparu d'une somme de £414,000.

L'honorable M. PERLEY : Des pots de vin.

L'honorable M. McMULLEN : Peut-être. On ne peut établir d'une manière satisfaisante que cet argent avait été employé honnêtement.

L'honorable M. PERLEY : Cet argent a dû être envoyé au Canada ?

L'honorable M. McMULLEN : La ville de Munich, Bavière, s'est chargée de l'exploitation des tramways, et durant les cinq permières années de cette exploitation, les profits ont été de $51,733 moins élevés qu'ils l'avaient été, durant les cinq années précédentes, sous l'administration d'une compagnie particulière. Si une ville est mal administrée, l'exploitation des entreprises municipales est une des choses les plus dangereuses qu'on puisse imaginer.

L'honorable M. DAVID : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. McMULLEN : Si vous n'avez pas des hommes qui désirent ardemment administrer avec prudence et honnêteté les affaires de la municipalité, qui dévouent tout leur temps et leur énergie à la protection des intérêts vitaux de la municiualité, l'argent sera gaspillé. Keir Hardie, le socialiste, s'est fait l'interprête des socialistes anglais, quand il a dit à ses auditeurs de Bradford :

> Il devient de plus en plus évident que le socialisme triomphera dans ce pays par les municipalités. Les tramways municipaux, l'éclairage au gaz municipal, l'électricité municipale, le pain municipal, le charbon municipal, les terrains municipaux, toutes ces choses mettent ou mettront le peuple en possession du contrôle des choses essentielles à la vie, et c'est à cela que vise le socialisme.

Peut-être que je ne comprends pas bien le socialisme, mais, d'après ce que j'en connais, j'espère que le Seigneur nous empêchera au Canada d'être gouvernés par les socialistes. Le socialisme détruit l'énergie et l'amour du travail ; il enseigne que le monde doit faire vivre l'homme, qu'il travaille ou non ; il enseigne que ce qui appartient aux autres, doit, quand la chose est nécessaire, appartenir au public, et que ceux qui ont amassé des fortunes n'ont pas le droit d'en jouir, que la terre doit appartenir au peuple et ainsi du reste. Voilà les idées que proclament ces gens-là. J'espère que le socialisme, qui est enraciné en Angleterre, ne s'implantera jamais fortement au Canada. J'ai consulté les statistiques des cités et des villes d'Angleterre qui ont perdu de l'argent en se chargeant d'exploiter la lumière électrique. Je constate que soixante-deux villes et cités ont perdu, en exploitant la lumière électrique, $405,150, une moyenne de $8,534 chacune. La cité de Brighton est à la tête de la liste et a perdu $51,165. Maintenant laissez-moi vous donner un exemple du gaspillage de l'administration des industries municipales. La chose a été mentionnée au cours d'une discussion du sujet à Manchester, mais elle a eu lieu dans un des faubourgs de Londres. Une lampe électrique s'était brisée et un homme avait été envoyé pour savoir comment l'accident avait eu lieu. Il prit environ une journée pour faire un rapport, et quand il eut produit ce rapport, un cocher fut chargé de prendre la lampe et d'aller la faire réparer. Le clocher dut aller la chercher pour la faire remettre en place, et des ouvriers furent employés pour cette fin.

Le tout coûta $18.60. Une nouvelle lampe aurait pu être achetée au prix de $6, et l'on aurait eu à payer, en outre, pour la poser. Dans l'exploitation des tramways des municipalités d'Angleterre il n'est pas tenu compte de la détoriation du matériel, et les dépenses souvent sont chargées au compte du capital au lieu d'être chargées au compte du revenu, etc. C'est là une des raisons pour lesquelles le bureau de direction municipal a été fondé. La corruption et la falsification avaient pénétré à un tel degré dans l'administration des affaires municipales en Angleterre et en Ecosse que le gouvernement, après avoir fait une enquête, décida qu'il était nécessaire que les municipalités fussent soumises à un contrôle. Il fut établi un bureau de direction, qui était pour l'Angleterre ce que notre commission des chemins de fer est pour le Canada. Ce bureau contrôle les affaires des municipalités, leur fait observer rigoureusement les lois qui les régissent,et voit à ce que les affaires municipales soient administrée dans l'intérêt du peuple. J'ai examiné des états relatifs à seize villes d'Angleterre qui exploitent leurs lignes de tramways, et je vois que la perte sèche subie par ces villes, l'année dernière, a été de $234,980, une moyenne de $14,686. Maintenant laissez-moi faire connaître à la Chambre ce qui s'est fait dans les colonies australiennes, relativement à l'exploitation de leurs chemins de fer. Durant quatorze années, avant qu'ils fussent administrés par une commission, la perte annuelle était de $1,406,996. En 1904, il fut nommé une commission composée de trois membres. Le président de cette commission est un Canadien. Cette commission a converti cette perte annuelle en un excédent de $2,595, toutes dépenses payées. Le chemin a été exploité de telle façon qu'il a donné un petit revenu, toutes dépenses payées, y compris l'intérêt sur les obligations.

L'honorable M. CLORAN : Le gouvernement possède encore ces chemins de fer.

L'honorable M. McMULLEN : En 1901 les dépenses d'exploitation se sont élevés à £616,945 ; en 1902, à £671,588 ; en 1903, à £591,897 ; en 1904, à $586,014. Les dépenses d'exploitation, en quatre ans, ont été réduites de £154,655. On a fait en grande partie cette réduction en congédiant un grand nombre d'hommes dont l'emploi n'était pas nécessaire. Le personnel a été diminué, et cependant le pubilc australien a été bien desservi tout aussi bien qu'il l'était auparavant, et l'on a fait tout cela en enlevant la direction des chemins de fer au gouvernement pour la confier à une commission.

L'honorable M. FERGUSON : Le gouvernement de l'Australie possède-t-il encore les chemins de fer ?

L'honorable M. McMULLEN : Oui, mais ils sont administrés par des commissaires qui sont indépendants de toute influence politique. Ils ne sont nullement contrôlés. Naturellement, vu l'avantage que le peuple a d'emprunter, en Angleterre, de l'argent à un taux réduit, le peuple est tenté de dépenser beaucoup d'argent. L'exploitation des industries d'utilité publique a tellement augmenté en Angleterre, en Ecosse et au pays de Galles, que la dette municipale s'est accrue de $226,250,000, qu'elle était en 1885, à $481,000,000, qu'elle était en 1901, soit une augmentation de 112½ pour cent, en dix ans.

L'honorable M. CLORAN : Quel est l'actif qui représente cette somme ?

L'honorable M. McMULLEN : Ces villes possèdent leurs lignes de tramways et d'autres industries, mais, comme je l'ai dit, ces industries ne donnent pas de profits. Peut-être que parfois leurs taux de transport sont trop bas. Comme je l'ai dit, on parle, à Glasgow et à Manchester, d'élever les taux. Manchester a souffert de l'exploitation, par la municipalité, des industries d'utilité publique, et son réseau de tramways est détérioré et le service ne s'y fait pas d'une manière satisfaisante. Sous ce rapport-là, c'est à Glasgow que se fait le meilleur service de toutes les villes des Iles Britanniques. Manchester a beaucoup perdu par suite de la détérioration de son outillage, faute d'argent pour le réparer, et parce qu'on voulait faire voir que ce système était rémunérateur pour la municipalité. Les villes des Etats-Unis n'ont pas semblé aimer le système de l'exploitation pour les municipalités des industries publiques, comme l'aiment les villes du Canada. Je ne connais aucune ville des Etats-Unis où la municipalité exploite son

réseau de tramways. A New-York, même les tramways souterrains, qui appartiennent à la ville, sont exploités par des compagnies. C'est la même chose à Boston. A Détroit deux réseaux de tramways sont exploités par deux compagnies constituées en corporations. Je sais qu'à Philadelphie et à Kansas-City les lignes de tramways sont exploitées par des particuliers. La législature du Massachusetts a nommé un comité devant être chargée d'étudier toute la question, et, après une longue enquête, qui a duré plusieurs mois, elle a fait un rapport tendant à déclarer que les municipalités pouvaient posséder les industries d'utilité publique, mais qu'elles ne devaient pas les exploiter elles-mêmes.

L'honorable M. FERGUSON : Etait-ce un comité de la législature ?

L'honorable M. McMULLEN : Un comité de la législature du Massachusetts nommé pour cette fin. L'exploitation des lignes de tramways par les municipalités est devenue une chose très commune dans la Grande-Bretagne et en Allemagne. Le taux moyen des dépenses pour l'exploitation des tramways par les municipalités dans les villes était, en 1902, de 72 pour cent des recettes. Aux Etats-Unis l'exploitation des tramways par des particuliers coûte 62 pour cent des recettes, ou 10 pour cent de moins que dans la Grade-Bretagne, bien que les gages soient moins élevés en Angleterre qu'aux Etats-Unis. Tout ce qui s'emploie dans l'amélioration des lignes de tramways peut, j'en suis certain, être acheté à meilleur marché en Angleterre qu'aux Etats-Unis. Nous savons ce qui a eu lieu, relativement à l'exploitation par le gouvernement du chemin de fer Intercolonial. Quand j'étais un jeune membre du parlement, je critiquais les dépenses relatives au chemin de fer Intercolonial. Je croyais que de l'argent était gaspillé, et j'espérais que les choses s'amélioreraient au sujet de ces dépenses. Je croyais que chaque ministre des chemins de fer—sous les gouvernements conservateurs comme sous les gouvernements libéraux—désirait améliorer les conditions du chemin de fer Intercolonial ; mais durant ma carrière parlementaire de 23 ans chaque ministre a échoué dans cette tentative. Ces ministres ont eu à combattre les influences qu'exercaient des membres du parlement en faveur de leurs commettants, d'hommes qui voulaient avoir de l'emploi sur le chemin de fer Intercolonial ou qui voulaient faire des fossés ou des clôtures le long de la ligne. Cet état de choses a existé durant des années et continuera d'exister tant que le chemin sera sous le contrôle d'un chef nommé par le gouvernement. Peu importe celui qui occupe ces fonctions, le gouvernement continuera à perdre de l'argent en l'exploitant. Je suis certain que mon estimable ami l'honorable M. Graham a essayé de faire du chemin de fer Intercolonial une ligne rémunératrice. Malheureusement, il n'y réussira pas plus que ses prédécesseurs. Tôt ou tard il lui faudra céder devant les mêmes influences. Il sera obligé de faire des concessions pour se rendre aux désirs de ses amis politiques, et il aura le sort de ses prédécesseurs. Je me rappelle le temps où sir Charles Tupper était ministre des chemins de fer. Il fit un effort vigoureux pour prouver qu'il avait fait disparaître le grand déficit annuel que le chemin avait eu sous l'honorable M. Mackenzie. Le déficit d'alors était de $700,000 par année. Pour faire cesser ce déficit sir Charles congédia un grand nombre d'hommes employés aux ateliers de réparations. Des wagons brisés furent mis sous les voies de garage et ne furent pas réparés, de nouveaux wagons furent achetés et portés au compte du capital. Il en fut ainsi pour les locomotives. Quand les abris contre la neige furent démolis le long de la voie, de nouveaux abris furent construits et portés au compte du capital. Tout ce qui pouvait être porté au compte du capital fut porté à ce compte, pour montrer que le chemin de fer payait plus que ses dépenses. Je ne dis pas que les dépenses sous son administration étaient plus fortes que sous l'administration de ses prédécesseurs. Quand son successeur entra en fonctions, il constata qu'une grande partie du matériel détruit n'avait pas été remplacé, qu'un grand nombre de wagons brisés stationnaient sur les voies de garage et n'avaient pas été réparés, pendant que les locomotives étaient dans un état déplorable. Tous ces wagons durent être réparés, un nouveau matériel dût être acheté, ce qui nécessita des dépenses considérables pour remettre le chemin en bon état. Aussi, nous avons accumulé contre le chemin de

fer Intercolonial une somme de $1,000,000 chargé au compte du capital, et la somme s'accroît toujours, et, si l'on ne met fin à son exploitation par le gouvernement, elle s'élèvera, avant dix ans, à $100,000,000.

Voilà le résultat de l'exploitation d'un chemin de fer par le gouvernement. Bien que je reconnaisse que le gouvernement s'est efforcé d'administrer le chemin à l'avantage du peuple du pays, je prédis que la situation ne s'améliorera pas si nous ne suivons pas l'exemple de l'Australie, si nous ne faisons pas exploiter cette voie par une commission indépendante, indépendante comme l'est le vérificateur des comptes publics, plus indépendante que lui, si la chose est possible. Nommez deux ou trois commissaires et faites-leur administrer le chemin comme s'ils le possédaient—mettez-les à l'abri de toute influence politique, et ils travailleront dans l'intérêt seul du pays. Je crois que si sela était fait, la ligne finirait par donner un excédent. Je me rappelle qu'en voyageant, il y a quelques années, entre Toronto et Montréal, je rencontrai le président du chemin de fer canadien du Pacifique, W. C. Van Horne. La compagnie n'avait pas encore construit sa ligne courte de Saint-Jean, et il me dit clairement que si le gouvernement voulait lui céder le chemin de fer Intercolonial, sa compagnie donnerait au public un service aussi régulier et aussi peu coûteux et qu'elle paierait au gouvernement $1,000,000 par année, pour obtenir ce privilège. Il est regrettable que cela n'ait pas été fait dans l'intérêt du pays. Le public aurait un bon service et le trésor serait plus riche de $20,000,000. En somme, je crois qu'il est bon que cette Chambre discute de pareilles questions. Le peuple appréciera les efforts que nous faisons pour le renseigner sur de pareils sujets. Je me suis efforcé de me procurer des renseignements et des chiffres: si quelques-uns sont inexacts, je serai heureux de les corriger.

L'honorable M. CLORAN : Je n'ai que quelques mots à dire en réponse au discours si bien mûri et si bien élaboré que nous venons d'entendre sur l'exploitation par les municipalités des industries d'utilité publique. Il est évident que l'honorable sénateur de Wellington a étudié à fond le sujet. Il est des hommes publics qui ont peu de confiance dans l'administration populaire relativement aux affaires locales. Evidemment il a confiance dans le gouvernement populaire dans les affaires de la nation. Autrement il ne siégerait pas dans cette Chambre et ne demanderait pas que le pays soit gouverné comme il l'est aujourd'hui. Il semble cependant croire que ce que le peuple peut faire, d'une manière générale dans l'administration du pays, il ne peut le faire au point de vue municipal. En tout cas, je ne comprends pas pourquoi un philosophe, un homme qui a étudié l'histoire, qui a observé les progrès accomplis par l'homme, ne donnerait pas aux hommes le droit d'administrer, dans de hautes sphères, les affaires les plus importantes et qui touchent aux intérêts vitaux de la nation. Il approuve l'administration par le gouvernement de choses d'utilité publique comme les bureaux de poste. Il permet au gouvernement du jour de diriger la marine et l'armée. Il permet au gouvernement du jour d'exercer son patronage dans les affaires du département de l'Intérieur. Il permet au gouvernement de contrôler le département de la Justice et ainsi de suite ; mais il refuse à la société le droit d'exercer ses droits relativement aux choses d'utilité publique. Voilà une attitude que je comprends, mais que je ne puis approuver. Si le peuple est assez intelligent et assez honnête pour conduire sur un grand pied ses affaires au point de vue national, pourquoi ne pas lui permettre de les conduire, sur une petite échelle, au point de vue municipal ? Je n'ai pas l'intention de discuter les détails que l'honorable sénateur s'est donné tant de peine à recueillir et à soumettre à la Chambre. Sous ce rapport-là, il mérite de grands éloges ; mais je parle au point de vue des principes. Ce qui est bon pour la foule doit être bon aussi pour le petit nombre, et si nous ne pouvons pas avoir une bonne administration dans les petites sphères, il est du devoir des hommes publics de propager ce sentiment. Nous éclairons l'opinion publique, au point de vue national, par des discussions publiques dans le Sénat, dans la Chambre des communes, dans la chaire, sur les hustings et dans la presse. Nous devrions être capables de convaincre le peuple que le gouvernement du jour peut posséder et exploiter les industries d'utilité publique. Si dans les couches inférieures

de la société cette idée n'est pas répandue, il est du devoir des hommes publics d'instruire le peuple qu'il doit assumer pour lui la même responsabilité que le gouvernement exerce dans de plus hautes sphères.

Il a dit que les corps municipaux gaspillent l'argent. Il n'y a pas le moindre doute là-dessus. Personne ne prétendra que les conseils municipaux sont très économes. Souvent ils sont prodigues. Il y a plusieurs conseils municipaux qui cherchent et réussissent à obtenir des circonscriptions qui représentent le plus d'argent possible pour le moins possible d'améliorations qu'ils doivent faire. Je sais cela par expérience. En tout cas, je sais que si des hommes voulaient travailler honnêtement pour assurer au peuple le droit d'exploiter les choses d'utilité publique, ils pourraient y réussir. Je sais par expérience que les compagnies d'électricité sont probablement aujourd'hui les plus exigeantes parmi celles qui fournissent aux habitants des villages et des villes la lumière nécessaire à leur subsistance et à leur protection. Je sais qu'à Montréal la "Montreal Light, Heat and Power Company" est une compagnie qui exige des taux exorbitants et qui pressure le peuple. Je sais qu'elle fait payer mille pour cent de plus que la valeur de son éclairage. Comme conseiller municipal, j'ai obtenu pour une ville de la province d'Ontario de la lumière, tous les jours, durant les vingt-quatre heures de la journée, à un dollar et demi par année, par lampe.

L'honorable M. SULLIVAN : On n'a pas besoin d'éclairage le jour ?

L'honorable M. CLORAN : On peut l'avoir le jour, si l'on veut.

L'honorable M. SULLIVAN : On ne peut faire cuire les aliments avec.

L'honorable M. CLORAN : On l'a pour s'éclairer, la nuit, à un dollar et demi par année.

L'honorable M. SULLIVAN : J'ignore cela.

L'honorable M. CLORAN : Je ne l'ignore pas, et j'ai obligé le fournisseur à s'engager par un traité à n'exiger qu'un sou et demi par lampe, la nuit, pour un temps indéfini. Si les conseillers municipaux faisaient leur possible pour bien administrer, ces industries d'utilité publique donneraient au peuple des dividendes au lieu de les donner à des capitalistes. L'honorable sénateur a parlé du gaspillage des administrations municipales. Pourquoi ne donnons-nous pas la construction et l'entretien de nos chemins à une compagnie particulière ? C'est là une chose d'utilité publique. Est-ce que l'honorable sénateur de Wellington ou tout honorable ami qui partage mon avis, demanderait à la ville d'Ottawa de confier la construction et l'entretien de ses rues à une compagnie particulière ? Non.

Y a-t-il un sénateur qui demanderait au gouvernement de confier l'administration des bureaux de poste à une compagnie particulière ? Non. Un sénateur demanderait-il à la ville de Montréal de confier l'entretien de ses parcs à une compagnie particulière ? Non. Y a-t-il un membre de cette Chambre qui demanderait au gouvernement de confier l'administration de ses canaux à une compagnie particulière ? Non. Alors pourquoi soumettre à la Chambre une proposition qui est—les honorables sénateurs l'admettront—diamétralement opposée au principe de l'exploitation des choses d'utilité publique dont j'ai parlé. Il demande à cette Chambre de condamner d'une manière absolue l'exploitation par le peuple des choses d'utilité publique. Nous ne pourrions, si un vote était pris sur cette question, nous couvrir de ridicule aux yeux du peuple du Canada en déclarant que cette honorable Chambre ne croit pas ce qu'elle pratique. A proprement parler, nous faisons, tous les jours, dans cette Chambre et dans la Chambre des communes, ce que l'honorable sénateur nous défend de faire. Nous ne pouvons, comme corps délibérant, déclarer sur la motion de l'honorable sénateur, que c'est travailler contre les intérêts du Dominion que de demander l'administration par le peuple des choses d'utilité pratique. Nous ne pouvons faire cela en face de ce qui se passe dans les municipalités des différentes provinces. L'honorable sénateur a parlé longuement des résultats obtenus par les municipalités qui ont adopté le principe de l'exploitation des industries publiques. Il a cité les statistiques de différents pays.

Que nous a-t-il appris ? Il nous a dit, par exemple, qu'en Angleterre la dette des lignes de tramways s'est élevée, en sept ou

huit ans, de $216,000,000 à $100,000,000 et plus. J'ai interrompu l'honorable sénateur. Je ne croyais pas que ses assertions étaient justes. Pourquoi ne le sont-elles pas ? La dette pouvait s'être accrue en raison du nombre croissant des wagons et des autres choses nécessaires à l'exploitation. Je lui ai demandé quel était le passif comparé à l'augmentation de la dette de $200,000,000. Il ne m'a pas répondu, bien que les raisons basées sur les faits qu'il alléguait ne pouvaient l'aider à nous faire adopter le principe qu'il proclame. Il a traité le sujet en prenant pour point de comparaison l'Angleterre. Qu'est-ce qu'une dette de $400,000,000 répartie entre toutes les municipalités de la Grande-Bretagne ? Montréal est une petite ville et a une dette de $30,000,000 à $40,000,000. Nous trouvons que cette dette est une bagatelle. Des gens font d'une pareille dette un épouvantail. Les dettes publiques sont absolument nécessaires ; elles constituent un élément essentiel de la vie publique. Pourquoi, comme fonctionnaire municipal, je construirais un chemin qui devrait durer vingt-cinq ans et le payer à même le revenu annuel ? Pourquoi acheterais-je quatre pompes à vapeur qui dureraient de dix à quinze ans pour protéger la vie et la propriété des citoyens de ma municipalité et les payer à même le revenu d'une année, au lieu d'emprunter de l'argent à un taux réduit, qui serait remboursé par un léger impôt devant servir à payer l'intérêt et à éteindre la dette. Une dette publique n'est pas une calamité pour une nation. Une dette n'est pas une chose déshonorante dans la vie d'une municipalité ; au contraire, plus vous devez, mieux vous prouvez que vous avez fait quelque chose pour ceux qui viendront après vous.

L'honorable M. POWER : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. DERBYSHIRE : C'est logique.

L'honorable M. CLORAN : Pourquoi ? L'argent qu'on emprunte n'est pas jeté dans la rue. Quand vous construisez dans Ottawa une gare de chemin de fer ou un hôtel de ville, qui durera trente ou quarante ans, comme a duré celui-ci, pourquoi les gens qui ont vécu ici trente ou quarante ans ne seraient-ils pas obligés d'en payer le coût ? Une dette n'est pas nécessairement une chose déshonorante, et elle n'est pas un signe de pauvreté. La plus grosse dette des peuples de l'Europe est celle de l'Angleterre, la plus riche nation du monde. Aussi, le cri que l'on pousse à propos de la dette nationale n'est qu'un épouvantail Pourvu que l'argent emprunté soit employé honnêtement dans l'intérêt du public, on ne peut condamner cet emprunt. L'honorable sénateur a parlé de la prodigalité des municipalités. Elles sont peut-être imprévoyantes, mais je dirai, de la place où je siège, dans cette Chambre, qu'une compagnie d'assurance et une banque gaspillent plus d'argent que toutes les municipalités d'Ontario ensemble. Je dirai que la faillite d'une banque ferait plus de tort au peuple d'Ontario que tout le gaspillage de toutes les municipalités du Dominion du Canada. Vous parlez de prodigalité et de malhonnêteté. Mais nous trouvons ces défauts chez les particuliers. Il n'est pas étonnant que de pareils défauts se rencontrent dans les municipalités. La prodigalité municipale n'est pas synonyme de vol. Elle ne provient pas du vol, comme celui qui se pratique dans l'administration des banques et des compagnies d'assurance. Lorsque la neige tombe sur la ville de Montréal, est-ce gaspiller de l'argent que d'engager deux ou trois mille hommes pour l'enlever ? C'est peut-être de la prodigalité, mais ce n'est pas du vol. Voilà pour nos corps municipaux. Et supposons qu'il y ait de l'argent de gaspillé. Qui est responsable du gaspillage ? Le peuple ; et je suis de ceux qui croient que si l'on instruisait le peuple dans la presse et sur les hustings, si les citoyens, dis-je, s'entretenaient d'un pareil sujet dans leurs relations sociales, dans les clubs et ailleurs, ils trouveraient des hommes capables d'administrer les affaires publiques avec probité. Si nous ne pouvons obtenir ce résultat, nous sommes coupables. L'honorable sénateur s'est contredit deux ou trois fois, en parlant des chemins de fer australiens possédés par le peuple, administrée par une commission, et donnant des profits.

Il a été assez honnête pour admettre cela. Si l'on peut obtenir ce résultat avec les chemins de fer d'Australie, pourquoi ne pourrions-nous pas obtenir un pareil résultat avec nos téléphones, nos télégraphes,

nos tramways, notre énergie électrique ? L'honorable sénateur a fait disparaître la base sur laquelle il s'appuyait. Je partage l'avis de Wm J. Bryan, qui dit que le peuple devient meilleur de jour en jour, malgré les meurtres, malgré les divorces et les attentats à la pudeur des femmes. En tout cas, la grande masse des habitants de notre pays s'améliore tous les jours, et nous devons nous efforcer de les rendre meilleurs, de leur enseigner à remplir leurs devoirs non seulement comme citoyen mais comme électeurs.

L'honorable sénateur a cité d'autres exemples, que je ne relèverai pas, pour prouver qu'une commission, nommée par une législature élue par le peuple, avait réussi à faire un succès de l'exploitation des choses d'utilité publique. A ce sujet, je citerai ses propres chiffres. Il a prétendu que les chemins de fer de l'Australie ont, durant quatorze ans, perdu plus d'un million de dollars par année, mais que, durant les cinq ou six dernières années, ils ont eu un excédent, leurs recettes étant plus considérables que leurs dépenses. Il s'agit là d'une industrie d'utilité publique. Il a dit qu'en Angleterre 62 compagnies de lumière électrique avaient perdu $400,000. Qu'est-ce que cette perte ? Qu'est ce que cette perte de $400,000—subie durant je ne sais combien d'années—comparée au gain qu'a fait le peuple, qui n'a pas été obligé de faire réaliser aux compagnies des dividendes de six ou sept pour cent, aux compagnies qui, au lieu d'augmenter leur capital, l'ont majoré et ont payé de plus forts dividendes—qu'est-ce que la perte de $400,000 dans 62 villes de la Grande-Bretagne, comparée au gain qu'a fait le peuple en obtenant le gaz au taux de 25.50 ou 75 pour cent moins élevé que celui qu'il paierait à une compagnie particulière ? Pourquoi n'a-t-il pas appuyé son assertion par un exemple ? Il est vrai qu'une compagnie privée peut subir des pertes proportionnellement aux affaires qu'elle fait, proportionnellement à la valeur des marchandises qu'elle a fournies, et, pendant que la municipalité perd de l'argent, le peuple fait un gain, comme cela a eu lieu à Montréal. A Montréal, il y a deux compagnies, l'une à l'intérieur de la ville, l'autre à l'extérieur. Il y a la Montreal Light, Heat and Power Company, qui exige six ou sept dollars par mois pour une ou deux lampes. Je paie, moi, pour la même lumière, pour sept ou huit lampes par nuit, trois dollars et demi par mois, et cet éclairage est sous le contrôle du conseil municipal. Je prétends que l'honorable sénateur de Wellington n'a rien apporté à l'appui de sa motion. Sa motion est académique, mais cette honorable Chambre ne devrait pas, si elle comprend bien les intérêts de la nation, laisser savoir à l'étranger que nous n'avons pas confiance dans notre système muncipal ou provincial. Nous nous montrerions les adversaires d'un principe qui se vulgarise dans toutes les parties du monde. Il a dit que le principe de l'exploitation par le peuple des choses d'utilité publique ne se propageait pas aux Etats-Unis. Pourquoi pas ? S'est-il posé à lui-même la question. Sait-il que presque toutes les choses d'utilité publique aux Etats-Unis sont entre les mains de législateurs, qui vendent des chartes à des prix fabuleux ? Je regrette de dire qu'il en était ainsi dans la province de Québec, il y a quelques années. Durant les vingt dernières années nos municipalités ont été écrasées par la législature de Québec. Elle a accordé des chartes et des monopoles de toutes sortes à des compagnies, au grand désespoir du public. Mais ce temps-là est passé. Aujourd'hui nous avons des hommes qui s'opposent à ce que ces chartes soient accordées à des compagnies particulières, qui pourraient pressurer le peuple. Aux Etats-Unis cet état de choses n'existe pas encore comme ici ; mais il viendra bientôt un temps où le peuple des Etats-Unis—nous ne verrons pas cela ici, si nous nous occupons de notre avenir—se révoltera et chassera les hommes qui ont amassé des fortunes comme jamais Dieu permit qu'on en amassa à la sueur de son front. Je dis que le jour viendra où les puissants qui, dans leurs bureaux, fixent le prix de la nourriture des hommes et des animaux, le prix de la lumière, le prix des billets de chemins de fer, que le peuple ne se laissera pas toujours tyranniser, ne se laissera pas toujours écraser. Ces hommes amassent aujourd'hui des richesses. Qu'ils les amassent, mais qu'ils prennent garde. Aujourd'hui nous pouvons améliorer la situation et mettre fin à un déplorable état

de choses. Nous pouvons être prudents en édictant des lois, et nous devons nous rappeler que nous avons de plus en plus confiance dans le peuple. Je ferai remarquer que la résolution de l'honorable sénateur de Wellington, bien qu'habilement redigée et appuyée, ne doit pas être adoptée par cette honorable Chambre.

L'honorable M. BELCOURT propose l'ajournement du débat.

L'honorable M. SCOTT : Je crois que cette motion doit être inscrite à la fin des ordres du jour. Nous ne devons pas permettre à des motions de ce genre d'entraver les travaux du Sénat.

Le PRESIDENT : Elle sera donc inscrite à la fin des ordres du jour et ajournée à demain.

La motion est adoptée.

LA COMMISSION ROYALE DES GRAINS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. PERLEY demande au gouvernement :

La production d'un état détaillé des dépenses occasionnées par les services de la commission royale des grains, depuis la date de sa nomination jusqu'à la fin de son service, en indiquant aussi les jours de service et le salaire par jour de chaque commissaire.

L'honorable M. SCOTT : Voici la réponse que m'a donnée le département :

Noms.	Jours.	Salaire par jour.	Services.	Dépenses de voyage, etc.	Autres.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	Billets de paquebots. $ c.	$ c.
John Millar, président	307	15 00	4,605 00	1,995 46	882 00	7,482 46
W. L. McNair	309	12 00	3,708 00	1,970 78	.....	5,678 78
G. E. Goldie	302	12 00	3,624 00	2,258 11	.....	5,882 11
J. R. Boyle, secrétaire jusqu'au 24 déc. 1906	126	12 00	1,590 52	1,590 52	.....	2,850 52
					Manuscrit des témoignages et sténographie.	
E. Neil, secrétaire à la place de J. R. Boyle.	146	10 00	1,460 00 25 00	1,224 76	2,732 25	5,442 01
R. C. Dunbar, rapporteur	.....	.....	*	1,142 03	1,763 25	2,905 28
Geo. Simpson, rapporteur	.....	.....	.....	156 00	400 05	556 05
	.....	.....	14,682 00	10,337 66	5,777 55	31,797 21

* Rémunération payée au secrétaire, du 6 février au 11 mai 1907, durant la suspension des séances de la Commission.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (E) intitulé : "Loi concernant un certain brevet de Frederick C. Rehm, Elias Frank et Isidore Frank".—(L'honorable M. Beith.)

Bill (8) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Tobique Manufacturing Company, et à l'effet de changer son nom en celui de Fraser Lumber Company, Limited".—(L'honorable M. Thompson.)

Bill (52) intitulé : "Loi concernant un brevet d'Eugène François Giraud".—(L'honorable M. McMullen.)

Bill (72) intitulé : "Loi concernant un brevet de la Windsor Pump and Foundry Company, Limited".—(L'honorable M. Beith.)

Bill (75) intitulé : "Loi constituant en corporation la Women's Auxiliary to the Missionary Society of the Church of England in Canada".—(L'honorable M. Baker.)

Bill (60) intitulé : "Loi concernant des brevets de la Goodwin Car Company".—(L'honorable M. Kerr.)

Bill (61) intitulé : "Loi concernant des brevets de Montague Moore et Thomas James Heskett".—(L'honorable M. Kerr.)

BILL MODIFIANT LA LOI DE LA NATURALISATION.

L'honorable M. SCOTT propose la deuxième lecture du bill (N) intitulé : " Loi modifiant la loi de la naturalisation ". Il dit que le présent bill a pour objet de nommer les officiers qui sont chargés aujourd'hui de recevoir les serments dans les cours de l'Alberta et de la Saskatchewan. Il ne s'agit que de transférer l'autorité.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

BILL MODIFIANT LA LOI DES DROITS D'AUTEUR.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. POWER propose la deuxième lecture du bill (28) intitulé : " Loi modifiant la loi des droits d'auteur ". Il dit : Il s'agit d'un bill très court. Il se lit ainsi :

1. Est modifié l'article 14 de la Loi des droits d'auteur, chapitre 70 des Statuts revisés, 1906, par le retranchement des mots suivants dudit article, savoir : " Enregistré conformément à la loi du parlement du Canada, l'an par A. B., au ministère de l'Agriculture ", et par l'insertion des mots " Droits réservés, Canada, 190 , par A. B.", en leur lieu et place.

Il s'agit d'un bill d'intérêt public. Ce n'est pas une mesure ministérielle. Elle a été présentée par un honorable député de Toronto, et elle a pour objet de raccourcir la phraséologie de l'inscription du feuillet blanc en tête d'un livre, qui aura le tiers de la longueur de celle que l'on y imprimait auparavant.

L'honorable M. LOUGHEED : J'aimerais à savoir pourquoi une loi qui est dans les statuts depuis la confédération devrait être aussi amendée ? L'abréviation dont parle mon honorable ami ne convaincra guère la Chambre, s'il s'agit d'abréger l'impression d'une demi-douzaine de mots. Tout ce qui doit être imprimé sur le feuillet blanc en tête d'un livre dont les droits d'auteur sont enregistrés sont les suivants : " Enregistré conformément à la loi du parlement du Canada, l'an par A.B.. au ministère de l'Agriculture ". Ou propose d'y substituer : " Droits réservés, Canada, par A.B.

Les mots employés aujourd'hui indiquent à ceux qui veulent se renseigner qu'ils peuvent s'adresser au département de l'Agriculture. N'importe quelle personne qui ouvrira un livre dont l'auteur a réservé les droits de réimpression y trouvera ce renseignement ; mais les mots que l'on propose de mettre à la place des premiers ne pourront renseigner le public. Le gouvernement devrait approuver ou désapprouver le changement projeté. L'honorable sénateur de Toronto-sud a qualité pour présenter une pareille mesure, mais j'ignore qui est-ce qui peut lui avoir inspiré l'idée d'apporter un pareil amendement. Le gouvernement a-t-il étudié le sujet ? Il s'agit d'un bill qui s'applique à un département du gouvernement, et, à mon avis, il devrait porter l'imprimatur du gouvernement du Canada.

L'honorable M. POWER : Je suppose que le gouvernement ne désapprouve pas la mesure, puisqu'il l'a laissé adopter par la Chambre des communes. Si je comprends bien, les mots qu'on propose de substituer à une phrase comparativement longue que l'on imprime sur le feuillet blanc en tête d'un livre sont, en substance, les mêmes qui sont employés dans les autres pays. Et celui qui voudrait se renseigner et qui serait induit en erreur par ce changement, saurait que les droits d'auteur sont enregistrés à Ottawa, et quand il viendrait ici, il n'aurait pas de peine à trouver le bureau où il pourrait se renseigner.

L'honorable M. LOUGHEED : Devra-t-il s'adresser à quatorze départements pour savoir lequel s'occupe des droits d'auteur ?

L'honorable M. POWER : Tout citoyen intelligent lui dira où aller.

L'honorable M. LOUGHEED : J'oserais dire que neuf citoyens intelligents sur dix ne savent pas quel est le département qui s'occupe des droits d'auteur.

L'honorable M. POWER : S'il adresse une lettre au département des droits d'auteur, à Ottawa, elle arrivera à ce département. Je ne suis pas enthousiaste de la mesure ; mais je dois dire qu'elle a pour objet une amélioration, et si nous avons employé inutilement une longue et lourde phrase durant quelques années, ce n'est pas une raison pour que nous ne la raccourcissions pas aujourd'hui, pourvu que le sens de cette phrase reste le même.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

BILL CONSTITUANT EN CORPORATION "L'ALBERTA NORTHERN RAILWAY COMPANY".

L'honorable M. CASGRAIN propose l'adoption en épreuve définitive des amendements faits par le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports au bill (44) intitulé : "Loi constituant en corporation l'Alberta and Northern Railway Company". On a découvert qu'il y avait déjà une compagnie qui portait le nom d' "Alberta and Northwestern Railway Company", et l'on a changé le titre du bill en celui de : "Loi constituant en corporation l'Alberta and Brazeau Railway Company". Dans l'article 9 les mots "au Canada" ont été retranchés, parce que l'on a supposé qu'ils donnaient trop de latitude, et les mots "tributaire du territoire traversé par le chemin de fer" y ont été substitués. Et puis les alinéas (c) et (d) ainsi que l'alinéa (2) de l'article 9, ont été retranchés du bill, pour donner effet aux alinéas (c) et (d).

La motion est adoptée.

BILL CONSTITUANT EN CORPORATION L'ONTARIO AND MICHIGAN POWER COMPANY.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. WATSON propose la deuxième lecture du bill (X) intitulé : "Loi constituant en corporation l'Ontario and Michigan Power Company".—(L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami nous expliquera-t-il le bill ? Je crois ne pas me tromper en disant que le parlement, à la dernière session, a rejeté ce bill ou un semblable.

L'honorable M. WATSON : Un bill semblable a été présenté l'année dernière, mais il l'a été trop tard pour être étudié et adopté. On y demandait l'autorisation d'endiguer une rivière qui est un cours d'eau intérieur, la rivière Pigeon.

L'honorable M. LOUGHEED : Est-ce que nous ne nous sommes pas occupés de cette question à la session dernière ?

L'honorable M. WATSON : Nous ne l'avons pas discutée à fond. Le temps nous a manqué.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur dit qu'il ne s'agit pas du même bill.

L'honorable M. WATSON : Oui, c'est le même bill.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je vois que pour le faire tomber sous l'autorité du parlement fédéral, on a déclaré l'entreprise d'utilité publique pour le Canada. Il a été discuté, durant quelque temps, à la dernière session, dans la salle du comité. Je vois que le bill demande des pouvoirs plus étendus qu'il n'en était demandé dans le bill de l'année dernière ; mais il n'y a aucun doute que c'est virtuellement le même bill, et je sais bien que ce sont les mêmes intéressés qui le font présenter, cette année, que c'est le même principe qui est en cause.

L'honorable M. WATSON : J'ai dit qu'un bill à peu près semblable avait été présenté à la dernière session, un bill qui demandait ce que demande le présent bill. Après une longue discussion, ce bill fut approuvé par le comité et transmis à la Chambre des communes ; mais celle-ci n'a pas eu, apparemment, le temps d'en disposer avant la prorogation.

L'honorable M. POWER : Je ne suis pas hostile au bill ; mais je désire attirer l'attention sur le fait qu'il demande plus que le bill de la dernière session. Ce bill autorisait la compagnie à faire certaines choses dans le Dominion du Canada, ou dans l'Ile Royale. L'Ile Royale est située dans les Etats-Unis, et il s'est fait au comité et dans la Chambre une longue discussion sur la question de savoir si la compagnie pouvait être autorisée à faire quelque chose dans l'Ile Royale. Les auteurs du bill, au lieu de retrancher les mots "Ile Royale", on a ajouté : "Ou en tout autre endroit des Etats-Unis d'Amérique". Cette expression se trouve à deux ou trois endroits. Il me semble que notre parlement n'a pas le pouvoir d'autoriser une compagnie à faire quelque chose aux Etats-Unis.

L'honorable M. YOUNG : Nous avons constitué en corporation la "Mexican Light, Heat and Power Company", la "Rio Janeiro Railway Company" et d'autres compagnies.

L'honorable M. POWER : Je crois que nous devons être autorisés par les Etats-Unis ou l'Etat du Michigan.

L'honorable M. LOUGHEED : Je suppose que M. Conmee sera ici quand le bill sera discuté devant le comité, et qu'il expliquera les pouvoirs demandés au parlement du Canada. Je suppose qu'il nous aidera dans l'étude du bill.

L'honorable M. WATSON : Je verrai à ce que M. Conmee soit présent, si la chose est possible.

DEUXIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (V) intitulé : "Loi concernant la Dominion Guarantee Company, Limited".—(L'honorable M. Baker.)

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (31) intitulé : "Loi concernant la British Yukon Railway Company".—(L'honorable M. Belcourt.)

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.)

SENAT.

Séance du mercredi, 26 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

PRESENTATION D'UN BILL.

TROISIEME LECTURE.

Le bill suivant est présenté et lu une première fois :

Bill (Z) intitulé : "Loi concernant les voituriers de marchandises par eau".—(L'honorable M. Campbell.)

COMITES SUPPLEMENTAIRES DU SENAT.

MOTION.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je propose :

Que la règle 78 du Sénat soit amendée en ajoutant les comités permanents qui suivent à ceux énumérés en ladite règle:

1. Un comité de l'agriculture et des forêts;
2. Un comité de l'immigration et du travail;
3. Un comité des relations commerciales du Canada;
4. Un comité des explorations géologiques et minérales;
5. Un comité des routes de transport aux bords de la mer et aux havres;
6. Un comité des explorations côtières et de la marine marchande;
7. Un comité des pêcheries;
8. Un comité des arts industriels et des expositions;
9. Un comité de l'administration du service civil;
10. Un comité de l'hygiène publique et de l'inspection des substance alimentaires;
11. Un comité des édifices et terrains publics.

Ces comités seront composés d'au moins cinq et d'au plus neuf membres, et seront revêtus des mêmes pouvoirs et privilèges que les comités permanents créés par ladite règle 78.

La motion que je propose demande la nomination d'un certain nombre de comités en sus des comités permanents actuels qui, en vertu de notre règlement, sont ordinairement nommés au commencement de chaque session. Le règlement du Sénat requiert la nomination de certains comités spéciaux ; mais ces comités ont différentes fonctions. Quelques-uns des comités—c'est-à-dire quatre ou cinq—ne peuvent prendre aucune innitiative. Ce sont de simples comités spéciaux auxquels le Sénat renvoie certaines affaires. Je comprends dans cette catégorie le comité des banques et du commerce ; le comité des chemins de fer, le comité des bills d'intérêt privé, et peut-être aussi le comité mixte des impressions du parlement. Les fonctions de ces comités me paraissent limitées à l'examen de certaines affaires que le Sénat leur soumet. Il y a d'autres comités qui—je le suppose du moins— peuvent être considérés comme ayant le droit de prendre une certaine initiative. Tels sont le comité mixte de la bibliothèque, le comité des débats et le comité du restaurant. Ma proposition demande une augmentation du nombre des comités du Sénat. Je ne dis pas, en faisant cette proposition, que les comités actuels n'ont pas le droit de s'enquérir des matières qui leur sont soumises. Plusieurs affaires peuvent leur être très convenablement renvoyées ; mais le principal objet de ma motion est d'établir un certain nombre de comités consultatifs, revêtus du

pouvoir d'étudier les questions, ou les différents sujets qui leur seront soumis, et d'opiner. La Chambre pourra saisir ces comités de tous les documents dont ils auront besoin. Des motions, des rapports et autres affaires pourront leur être renvoyés. Mais le principal objet de ma motion est d'avoir une série de comités consultatifs. Ces comités seront chargés de l'examen de certaines affaires importantes ; ils feront une étude approfondie des questions qui leur seront soumises ; ils se mettront par cette étude approfondie en état de recommander dans leurs rapports faits à la Chambre ce que celle-ci a de mieux à faire. Ces rapports seront des plus utiles, et la Chambre, généralement s'inspirera de ces documents dans sa législation. Comme vous pouvez le remarquer la tâche qu'auront à remplir ces comités ne manquera pas d'impotrance.

Je n'en lirai pas toute la liste; mais en voici quelques-uns : Le comité de l'agriculture et des forêts figure le premier sur la liste. Puis vient le comité de l'immigration et du travail; puis le comité des relations commerciales du Canada; le comité des routes de transport aux bords de la mer et aux havres, etc. Je désire avant d'aller plus loin rectifier l'opinion souvent émise sur la nature des fonctions du Sénat. Il n'est pas juste de dire que le Séuat est simplement une cour de revision, ou—si vous préférez une autre expression—une simple cour d'enregistrement des lois adoptées par les Communes. Bien que la juridiction du Sénat ne soit pas égale à celle des Communes—vu que les restrictions faites par la constitution préviennent cette égalité—le Sénat ne constitue pas moins une branche de la législature fédérale, et la Chambre des communes ne saurait remplir tous ses devoirs envers le pays sans tenir compte du Séuat, ou à moins que le Sénat, en sa qualité de branche du parlement, n'exerce, de son côté, ses propres fonctions dans la direction déterminée par la constitution. J'ai remarqué une déclaration faite à Windsor, l'autre soir, par le ministre des Douanes, et portant que le Sénat n'avait d'autre fonction que celle de reviser la législation mal digérée, c'est-à-dire, adoptée trop précipitamment par les membres de la Chambre des communes. Je ne crois pas que telle soit notre seule fonction. Je ne sache pas que la Chambre des communes se rende assez souvent coupable d'adopter trop précipitamment certaines lois pour qu'il soit nécessaire d'avoir un Sénat pour reviser ces lois. S'il en était ainsi, l'on devrait alors considérer le Sénat comme étant un corps législatif indispensable; mais je crois que, règle générale, la Chambre des communes est assez sage pour ne pas renvoyer au Sénat des lois que ce dernier est obligé de combattre ou de rejeter simplement parce qu'elles ont été faites trop hâtivement, mais il peut arriver que des lois renvoyées au Sénat sont incomplètes ou imparfaites par suite de la surabondance des questions à discuter dans la Chambre des communes et de l'insuffisance du temps alloué à cette Chambre pour l'expédition de son travail, et que ces lois ont, dans ce cas, besoin d'être revisées et modifiées par le Sénat. C'est justement parce que je ne crois pas que la seule fonction du Sénat soit de reviser la législation des Communes, que je demande la nomination de comités supplémentaires et consultatifs par lesquels le Sénat pourra élargir son champ d'action, et, sans vouloir me poser en censeur du rôle qu'il a joué jusqu'à présent, remplir plus parfaitement les fonctions pour lesquelles il a été primitivement constitué. La question se réduit simplement à ceci : le Sénat doit-il être un simple bureau d'enregistrement ou de revision, ou doit-il étendre son champ d'action et s'efforcer, au moyen de comités, tels que ceux que j'ai indiqués, de recueillir une plus grande somme de renseignements que celle qu'il peut maintenant se procurer, même dans le rapport volumineux des débats des Communes, ainsi que dans les rapports très détaillés des ministères. Bref, le Sénat doit-il se mettre en état d'obtenir directement des renseignements originaux qui nous seraient utiles pour fixer notre propre jugement, ou nous inspirer dans notre législation. L'aide reçue de ces comités encouragerait peut-être, les ministres qui siègent dans le Sénat à présenter des lois ici, ou à mettre le Sénat en état de prendre l'initiative en matière de législation. Il y a dans le monde deux corps législatifs qui peuvent nous servir de modèles, du moins d'après les connais-

sances que je possède. Nous suivons dans une grande mesure, ici, la pratique de la Chambre des Lords. Les comités de cette dernière Chambre ressemblent quelque peu aux nôtres, et paraissent avoir le même objet que ceux-ci. La Chambre des Lords n'a aucun comité, d'après ce que j'en sais, que nous puissions considérer comme un comité d'initiative parlementaire. L'exemple de la Chambre des Lords est certainement bon à suivre. Ses précédents nous régissent jusqu'à un certain point. Mais nous avons devant les yeux un autre modèle dans les Etats-Unis où ce modèle occupe une haute position dans les conseils de la nation, et exerce sur la politique du gouvernement une influence peut-être plus grande encore que celle exercée par notre propre Sénat sur la politique canadienne. Je veux parler du Sénat des Etats-Unis. Il y a dans ce Sénat 55 différents comités revêtus de pouvoirs illimités en matière d'initiative, et 10 ou 12 comités spéciaux auxquels des affaires importantes et urgeutes sont renvoyées. Mais on pourra peut-être me dire que rien ne s'oppose à ce que notre Sénat nomme occasionnellement des comités spéciaux pour s'occuper des sujets mentionnés dans ma proposition. J'admets que le Sénat possède déjà ce droit. Nous avons eu déjà des comités spéciaux chargés de s'enquérir de certaines affaires. Lors de la dernière session, un comité spécial fut nommé pour faire une enquête sur la navigabilité de la Baie d'Hudson et les ressources naturelles du Nord-Ouest. Ce comité fit une enquête qui dura plusieurs semaines. Son rapport fut présenté au Sénat et approuvé par ce dernier, et il a été publié depuis par le ministre de l'Intérieur et distribué dans le pays. C'est un rapport très précieux. Je ne connais aucun comité de tout autre corps législatif, qui ait recueilli plus de renseignements que ne l'a fait ce comité, et le fait que l'on a publié ce rapport prouve jusqu'à quel point son importance a été appréciée par le ministre de l'Intérieur. Mais des comités spéciaux nommés occasionnellement ne seraient pas astreints à un travail constant. Il y aurait des interruptions. On pourrait même négliger d'en nommer—personne ne prenant l'initiative de les proposer. On hésite ordinairement à nommer des comités de cette nature, parce que l'on craint qu'ils ne deviennent une cause d'embarras. Mais les comités que je propose seraient permanents. Leurs membres seraient continués tous les ans dans ces comités, et ils seraient stimulés par les rapports de leurs présidents qui auraient le soin de faire ressortir l'importance de leurs travaux, et ils veilleraient, eux-mêmes, à ce que ces rapports continssent de précieux renseignements. Il y a un autre avantage à attendre des comités que je propose. Il y aurait dans ces comités des membres du Sénat pouvant virtuellement agir comme experts. J'ai demandé, l'autre jour, la nomination de sous-secrétaires parlementaires. Cette proposition a été pour le présent reléguée dans les casiers. Si cette proposition eut été adoptée, le besoin des comités que je propose maintenant se ferait moins sentir; mais supposé que nous possédions les onze comités contenus dans ma motion. Ces comités auraient onze présidents spécialement chargés de veiller à ce que leurs travaux fussent convenablement faits. Les membres de ces comités—au nombre de cinq jusqu'à neuf—seraient mis les premiers en possession des renseignements recueillis. Ce sont eux qui entendraient les témoins ; qui seraient obligés d'étudier la matière des rapports et des recommandations à faire au Sénat, ou du moins, des rapports condensés et substantiels. Puis, quand une des questions étudiées par ces comités serait soulevée devant le Sénat, nous aurions des hommes pouvant immédiatement prendre la parole sur ces questions et le faire avec autorité. Personne, que je sache, dans cette Chambre, n'a fait des études spéciales sur l'agriculture et les forêts. Plusieurs membres du Sénat possèdent, sans doute, beaucoup de renseignements sur ces deux sujets. La même chose peut se dire de l'immigration et du travail; des explorations cotières; des pêcheries, etc. Il y a sur ces sujets nombre de renseignements qui ont besoin d'être co-ordonnés, classifiés et mis à la portée de tous quand ces sujets sont discutés dans le parlement. Supposé que nous ayons onze comités composés chacun de cinq membres. Nous aurions ainsi 55 sénateurs pouvant être considérés jusqu'à un certain point, comme des autorités, des spécialistes sur

les divers sujets étudiés par eux dans leurs comités respectifs. Ce serait pour le Sénat un grand avantage. Il est absolument nécessaire, pour nous mettre en état de nous former une opinion sur les questions qui nous sont soumises, que nous soyons bien renseignés. On nous dit que nous pouvons nous renseigner en lisant le rapport des débats parlementaires; les journaux et les rapports ministériels déposés devant le parlement; mais des renseignements de seconde main, ou obtenus indirectement, ne valent jamais autant que les renseignements obtenus directement de la source même. En outre, les présidents de ces comités, ou leurs membres, se sentiraient obligés de bien se renseigner sur les diverses matières qui leur seraient soumises, et cette obligation leur ferait faire des enquêtes dont le Sénat profiterait sous plus d'un rapport. Telle est la portée générale de la motion que j'ai l'honneur de soumettre au Sénat. On objectera peut-être, que la présente proposition est une innovation. C'en est une dans un certain sens; mais nous innovons, ici, tous les jours. Le parlement du Canada traverse une phase de son existence où il lui faut faire fréquemment des innovations. Le Sénat en a fait une, l'année dernière, en revisant ses règlements. Nous ne les comprenons pas encore, et comme disait Parnell, nous apprendrions peut-être à les connaître en les supprimant. C'est, je crois, ce que nous avons fait assez librement nous-mêmes, au cours de la présente session, et cette innovation a même provoqué une discussion passablement animée. Les innovations ne doivent pas être condamnées. Le monde entier est en pleine évolution. Les parlements et les industries qui se tiennent dans le "statu quo" se font distancer par les autres qui progressent. La confédération fut une innovation. Le Sénat, lui-même, fut en Canada, une innovation pour un chacun de nous lors de notre première entrée dans cette enceinte comme sénateur, et j'espère que les honorables membres de cette Chambre ne craindront pas de faire cette autre innovation en adoptant ma proposition s'ils la trouvent opportune. Je ne suis pas un radical, et cependant, je suis occasionnellement porté à soumettre des propositions nouvelles; à faire de nouvelles recherches, ou de nouvelles découvertes pour ajouter quelques choses à l'œuvre du passé et aux entreprises du présent. Quelqu'un dira peut-être—et le mot résonne mal à l'oreille de plusieurs—que ma proposition est une innovation empruntée aux Etats-Unis, et par suite, inacceptable. J'espère que le Sénat est pénétré d'un esprit assez large pour ne pas rejeter de bonnes suggestions, de quelque source qu'elles viennent. En consultant notre histoire et les conditions dans lesquelles se font les affaires; en jetant les yeux sur les organisations qui existent dans notre pays, nous voyons que nous nous sommes considérablement américanisés, et cependant, nous n'en sommes pas moins restés pénétrés de l'esprit britannique. Le nom même donné à notre confédération, "The Dominion of Canada", nous vient des Etats-Unis où l'on trouve ces mots : "The Dominion of Old Virginia". Ce fut un nom donné autrefois par l'Angleterre, lorsque la Virginie était sa colonie; mais ces mots nous sont venus des Etats-Unis. Ainsi le "Dominion of Canada" est d'origine des Etats-Unis. Le principe même de notre gouvernement—c'est-à-dire, le principe fédéral, est le principe tiré de la constitution des Etats-Unis. C'est le Canada qui a fondé la première fédération sous l'autorité de la constitution anglaise, et j'espère que ce ne sera pas la dernière. Le mot "Sénat" est emprunté à la constitution des Etats-Unis. Cette Chambre Haute devait être appelée "Conseil législatif" d'après les résolutions adoptées par la conférence de Québec. Une main qui m'est inconnue, substitua le mot "Sénat" aux mots "Conseil législatif". Notre cours monétaire est emprunté des Etats-Unis, et la même chose peut se dire de nos étalons des poids et mesures. Le système scolaire et les écoles normales que nous avons sont autant d'emprunts faits des Etats-Unis. Le peuple canadien a beaucoup profité de ces emprunts. Je voudrais présentement faire un emprunt de plus, et je désire qu'aucun membre de cette Chambre ne repousse ma suggestion, ou ne la traite avec indifférence ou avec un certain mépris parce que peut-être, cette suggestion veut implanter ici, une organisation plutôt calquée sur le système politique amé-

ricain que sur le système parlementaire anglais.

Puis, quels avantages pouvons-nous attendre de l'innovation que je suggère ? J'en ai déjà indiqué un, savoir l'avantage de pouvoir obtenir la primeur de nos renseignements. J'ai aussi mentionné le fait que dans le Sénat nous n'avons pas de représentants des divers ministères sur la législation desquels nous avons à nous prononcer, et sous ce rapport, nous ne nous trouvons pas placés dans une position aussi avantageuse que l'est la Chambre des Lords. En Angleterre, il est d'usage, lorsque des commissions royales sont nommées pour faire une enquête sur un sujet important, de choisir pour ces commissions un ou plusieurs membres de la Chambre des Lords, et c'est toujours, comme si l'on obéissait à une règle établie, un membre de cette Chambre qui préside ces commissions. Depuis l'établissement de notre confédération, nous avons nommé un grand nombre de commissions royales, et cependant, je n'en connais qu'une seule dont deux des membres du Sénat font partie. Je veux parler de la commission d'amélioration de la cité d'Ottawa, dont deux des membres sont l'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) et l'honorable sénateur de Smith's Falls (l'honorable M. Frost). Or, si certaines questions étaient posées au sujet de nos relations avec la cité d'Ottawa, ne serions-nous pas heureux d'avoir deux de nos collègues dans cette commission pour nous fournir des renseignements précis et sûrs. Permettez-moi de mentionner quelques-unes des commissions nommées par la Chambre des Lords, et le nom seul de la commission que je mentionnerai fera ressortir l'importance de l'avantage qu'eut la Chambre des Lords d'être représentée dans cette commission. La première de ces commissions est celle chargée de faire une enquête sur les écoles élémentaires. C'était une question épineuse, qui embarrasse encore beaucoup aujourd'hui, les deux partis politiques, et qui les a beaucoup embarrassés dans le passé. Puis est venue la commission chargée d'étudier la question d'accorder une pension de retraite aux vieillards pauvres. La loi des pauvres a été depuis le règne d'Elizabeth, revisée et modifiée, à diverses reprises, et cependant, le gouvernement anglais a cru devoir nommer une commission royale pour reprendre l'étude de ce sujet, et un membre de la Chambre des Lords préside cette commission. D'autres commissions ont été nommées pour s'enquérir du fonctionnement de la loi concernant la vaccination; de la condition des aveugles; des sourds et des muets; puis de la question des terres du pays de Galles et de l'Irlande. En faisant allusion à la loi des terres en Irlande, la Chambre peut voir la relation étroite qu'a cette loi avec le Royaume-Uni, et combien il importe que les membres de la Chambre des Lords soient aussi renseignés sur le fonctionnement de cette loi que le sont les membres de la Chambre des Communes. Le fonctionnement des lois concernant le commerce de l'opium indien; le cours monétaire; les taux du marché et les péages; l'élevage des chevaux; la fermeture des boutiques, le dimanche, dans le pays de Galles; les universités d'Ecosse; les droits miniers régaliens; la milice et les volontaires; les indigents; les wagons moteurs; les différents industriels; les contestations ecclésiastiques; les lunatiques; les chemins de fer et canaux; le capital et le travail (sujet soulevant une question très épineuse et d'un intérêt très urgent); les licences; la taxation locale; l'entraînement physique; les accidents de chemins de fer, tels sont les sujets que des commissions spéciales ont été chargées d'étudier. Une vingtaine et plus de commissions de ce genre ont été nommées depuis vingt ou trente ans. Chacune d'elles s'est appliquée à résoudre des questions intéressant tout le Royaume-Uni. La Chambre des Lords a toujours été représentée dans ces commissions et dans la plupart des cas, le représentant de cette Chambre présidait la commission. Je ne trouve pas à redire à ce que des membres du Sénat, ici, n'aient pas été appelés par le gouvernement à faire partie de nos propres commissions. Loin de là est ma pensé. Pour ce qui me concerne personnellement, je n'ai aucune raison de me plaindre sur ce point. Je puis donc toucher à cette question avec sincérité et avec la plus grande liberté; mais je crois devoir dire qu'il y a eu quelques inadvertances sur lesquelles l'attention du gouvernement peut être appelée très convenablement. C'est pourquoi, si mon humble

voix est capable de l'atteindre, je me permets de lui rappeler, aujourd'hui, que le Sénat, malgré sa grande expérience, sa haute position sociale et politique, a été, depuis que la confédération existe—si ma mémoire ne me trompe—invariablement ignoré, lorsqu'il s'est agi de la nomination de commissions. Permettez-moi de répéter qu'il n'y a pas de commission, quelle que soit son importance—faible ou grande—dans laquelle des membres du Sénat ne pourraient servir. Ce service ne dérogerait aucunement à leur dignité, et les avantages réels que le Sénat eût pu tirer de ce service, se laissent entrevoir jusqu'à un certain point par la manière discourtoise—sans vouloir donner à cette expression un sens blessant—dont il a été traité dans le passé. La pratique anglaise est suivie aux Etats-Unis, et si ces derniers peuvent suivre l'exemple de l'Angleterre en nommant leurs commissions, nous ne devons pas nous trouver humiliés ici, en suivant l'exemple des Etats-Unis. Prenez les commissions nommés par ceux-ci récemment. La première commission est celle qui a été nommée pour délimiter la frontière de l'Alaska —si toutefois je puis lui donner le nom de comité. L'un des membres de ce comité fut Henry Cabot Lodge, sénateur du Massachusetts et membre influent du Sénat de Washington. Si nous nous plaçons au point de vue adopté en Canada, ce sénateur n'aurait jamais dû faire partie de cette commission, puisqu'il était sénateur des Etats-Unis. Prenez une autre commission des Etats-Unis, celle connue sous le nom de commission de Washington, qui tint sa première séance dans la cité de Québec, et se transporta ensuite à Washington. Pendant plusieurs mois, cette commission étudia les relations qui existent entre le Canada et les Etats-Unis. L'un de ses membres influents était M. Fairbanks, le vice-président actuel des Etats-Unis; mais qui n'occupait pas alors ce poste élevé, étant simplement sénateur des Etats-Unis. Il avait pour collègue, dans cette commission, M. Dingley, membre de la Chambre des Représentants, et M. Foster, l'un des secrétaires d'Etat. Je mentionne ces deux commissions parce qu'elles se présentent les premières dans ma mémoire; mais si je me donnais la peine de faire quelques recherches dans les archives du Congrès des Etats-Unis, je trouverais sans doute, d'autres commissions pareillement constituées. A défaut de commissions de cette nature, le besoin de comités comme ceux suggérés dans ma motion, est d'autant plus grand. En second lieu, les rapports de ces comités pourraient servir de base à la législation. Règle générale, la législation de notre Sénat est d'un caractère quelque peu élémentaire. Près de la moitié se compose de bills d'intérêt privé et de renouvellements de brevets. Quelquefois, des propositions de loi importantes, telles que le bill concernant les arpenteurs, prennent naissance dans le Sénat, et lors de la dernière session, d'importants bills ont également originé dans cette Chambre; mais si nous avions des comités consultatifs comme ceux que je propose, c'est-à-dire, des comités qui étudieraient à fond les questions d'intérêt public; qui auraient le temps d'aborder les éléments essentiels et les principes fondamentaux de notre gouvernement, j'ose dire que des lois beaucoup plus importantes encore et beaucoup plus compréhensives origineraient dans le Sénat. En troisième lieu, l'action de ces comités stimulerait le service public. Tous nos ministres expérimentés—tels que le sont mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, le très honorable ministre du Commerce et de l'Industrie, ainsi que l'habile et ancien représentant du comté de Hastings (sir Mackenzie Bowell)—ont pu remarquer dans le service public une tendance vers l'apathie, la routine et quelquefois, l'indifférence—sans vouloir insinuer que notre service public se soit montré inefficace en quoi que ce soit. Nous avons, je crois, dans le service public, des hommes distingués et habiles, qui feraient honneur à tout gouvernement; mais supposé un instant, que le service public qui est principalement aujourd'hui, placé sous la surveillance de la Chambre des communes, fût soumis à une autre surveillance. Je ne puis dire immédiatement qu'elle serait cette autre surveillance; mais disons que ce serait sous celle d'un comité spécial du Sénat, n'est-il pas raisonnable de croire que cette nouvelle surveillance pourrait donner au service public plus d'ardeur, plus d'énergie, et peut-être aussi plus de prévoyance et de prudence ? Un ministre ne peut contrôler parfaitement tous les détails de son administration. Je ne veux

pas dire que le comité chargé de cette surveillance devrait se mêler de tout ; mais je dis qu'il pourrait, comme la chose se fait aux Etats-Unis, fort bien s'enquérir de l'efficacité de certaines branches du service public; de la manière dont les affaires sont administrées; dont les rapports sont préparés, etc. C'est ainsi que le service public pourrait s'améliorer, et le comité chargé de cette surveillance, et composé de sénateurs expérimentés comme le sont la plupart des membres du Sénat, comprendrait ce qui manque au service public et les réformes qu'il faudrait lui faire subir pour le faire fonctionner le mieux possible.

En quatrième lieu, les comités que je propose augmenteraient l'utilité du Sénat Nous devons tous être extrêmement fatigués des observations faites sur l'inactivité du Sénat. Voyez, par exemple, cette remarque faite par un ministre de la couronne :

Un corps composé de vieillards qui passent une vie sereine à rêver sur leurs sièges.

Vous ne sauriez trouver un mot capable de qualifier cette remarque comme elle le mérite. Celui qui l'a faite doit être l'interprète d'une certaine fraction de l'opinion publique.

L'honorable M. ROBERTSON : Je présume que ce ministre a cédé à l'influence d'un bon dîner.

L'honorable M. POIRIER : Et ce ministre doit être aussi un véritable "teetotaller".

L'honorable M. ROSS : Il importe peu que cette remarque ait été faite avant ou après dîner. Je la cite sans censurer son auteur, parce que ce dernier a le droit de dire ce qu'il pense du Sénat comme nous avons nous-mêmes, le droit de dire ce que nous pensons de la nomination de comités comme ceux que je propose. Nous sommes dans un pays où règne la liberté de penser et de parler, et si l'honorable ministre auquel je viens de faire allusion, a jugé à propos de faire l'observation que j'ai citée, je ne trouve rien à redire. Il est, du reste, mon doyen en âge, et, conséquemment, je ne suis pas nécessairement compris dans sa remarque.

L'honorable M. FERGUSON : Qui est ce ministre ?

L'honorable M. ROSS : Mon honorable ami pourrait consulter les journaux d'Ottawa d'hier soir, et comme il croit à l'existence d'une "free press" (d'une presse libre) comme je le crois moi-même, je suis sûr qu'il ne manquera pas de trouver ce qu'il cherchera. Je veux éviter toute personnalité offensante, et toute censure ; mais j'ai relevé cette remarque parce que je crains que son auteur ne soit l'interprète de quelques autres que je ne puis atteindre directement. Sur quoi s'appuie cette remarque ? Je ne la considère pas comme véridique. Je n'ai jamais songé, moi-même, à faire une pareille observation avant que je sois devenu membre du Sénat ; mais l'on peut craindre que l'auteur de cette remarque ait des imitateurs. Or, pouvons-nous faire quelque chose pour nous protéger contre ce reproche, ou pour le rectifier ou le réfuter ? Nous est-il possible de rectifier une certaine partie de l'opinion publique relativement au Sénat ? Il est question de la réforme du Sénat. Le Sénat ne pourra jamais être reformé si ce n'est que par lui-même. C'est le Sénat, lui-même, qui peut se charger de cette tâche, et il ne peut être détruit si ce n'est par nous-mêmes ; mais je ne suppose pas que nous soyons encore prêts à nous suicider politiquement parlant. Si nous sommes d'avis que notre travail n'est pas bien fait ; ou si nous croyons que notre utilité puisse être augmentée, notre devoir est d'obéir à la voix de notre conscience et de faire ce qui doit être fait. Je crois que l'adoption de ma proposition augmenterait l'utilité du Sénat. Je ne veux aucunement déprécier le degré d'efficacité actuel du Sénat. Je fais simplement remarquer qu'en adoptant la mesure que je suggère, le Sénat élargirait son champ d'action ; il se mettrait en état de déployer toute son activité—ce qu'il ne peut faire dans les limites circonscrites qui lui sont actuellement assignées—et de cette manière, il occuperait dans l'estime du public une position plus élevée que celle qu'il occupe, aujourd'hui. Si ce résultat n'était pas atteint, il ne pourrait s'en prendre qu'à lui-même.

On peut naturellement poser cette question : Avons-nous les capacités requises pour la somme de travail que je voudrais imposer au Sénat ?

Tout d'abord, je crois que le Sénat pos-

sède toute l'expérience requise. Quelques-uns pourront trouver que les sénateurs ont atteint un âge qui ne leur permet plus de profiter de leur expérience. Je me souviens d'une remarque faite par Beaconsfield, et que je puis citer ici. Ce grand homme d'Etat adressa à quelqu'un des compliments parce qu'il faisait son entrée dans la carrière politique à un âge avancé, et Beaconsfield s'exprima comme suit dans cette circonstance :

Vous avez choisi la seule carrière dans laquelle un homme n'est jamais vieux. Un homme d'état est plus longtemps que tout autre homme en état de comprendre les intérêts publics et d'inspirer la législation appropriée à ces intérêts.

Si cette remarque faite par Beaconsfield est bien fondée—et cet homme d'Etat est une éminente autorité—alors, notre âge avancé ne nous rend pas inhabiles à remplir les devoirs législatifs ordinaires qui nous incombent. Nous possédons, en outre, une longue expérience. Homme pour homme, les sénateurs ont une plus longue expérience que les membres de la Chambre des communes. Vingt-neuf des sénateurs ont siégé dans la Chambre des communes. Trente-deux des sénateurs ont siégé dans les législatures provinciales. Le Sénat possède sept ex-ministres qui ont siégé dans la Chambre des communes, et quatre ex-présidents. Nous avons aussi des sénateurs engagés dans l'industrie agricole ; dans le commerce de banque et autres opérations commerciales, dont l'expérience a atteint toute la maturité réalisable ; qui ont donné dans leur carrière des preuves de compétence les plus fortes ; qui, grâce à cette compétence, ont acquis de grandes fortunes ; bref, dont l'expérience et l'intelligence feraient honneur a tout autre pays que le nôtre. Ce n'est donc pas l'expérience qui manque au Sénat pour le travail que ma proposition veut lui imposer. C'est donc avec la plus grande confiance que je soumets cette proposition. Qu'il soit bien compris que cette proposition ne vise personne en particulier ; ni aucun membre du gouvernement ; ni la Chambre des communes. Je repousse toute idée de me mêler des affaires des autres. Je ne crois pas qu'aucun des comités nommés comme je le propose, ne s'avise jamais d'empiéter sur les prérogatives du gouvernement; mais il ne faut pas, d'un autre côté, oublier que toutes les affaires du gouvernement sont soumises à notre juridiction, à l'exception des questions de tarif et de dépenses de deniers publics. Quant aux autres questions elles tombent légitimement sous notre contrôle en notre qualité de corps délibérant.

Permettez.moi de m'arrêter particulièrement sur quelques-uns de ces comités consultatifs, n'ayant pas le temps de m'arrêter sur tous. Prenez celui de l'agriculture et des forêts. Pour ce qui regarde l'expérience en matière agricole, nous avons dans le Sénat quatorze fermiers. Si ces sénateurs faisaient partie du comité de l'agriculture, ils seraient certainement en état de faire sur les questions agricoles les suggestions qu'on attendrait d'eux. Notez la dépense qu'il vous sera bientôt demandé de faire pour le développement de l'agriculre, dépense se montant à $1,255,000. Si nous n'avons pas le droit de nous enquérir de la manière dont cette somme sera dépensée, nous avons le droit, au moyen d'interpellations d'obtenir des renseignements sur l'opportunité de cette dépenses. Mais, sous le régime actuel, je ne puis la critiquer, ni m'y opposer, et tout autre sénateur se trouve dans le même cas que moi. Ce fait seul suffit pour nous faire voir les services que pourront nous rendre les comités consultatifs que je propose, surtout lorsqu'il s'agira de sujets importants comme l'est l'agriculture, et, ensuite, lorsqu'il s'agira de l'immense commerce qui dérive de l'agricutlure. Un exemple vous donnera une idée de l'étendue de ce commerce. Sur un total d'exportations s'élevant à $237,-000,000, les produits de l'agriculture et des animaux sont entrés pour une somme de $113,000,000—soit, près de la moitié du total. Ce sujet de l'agriculture a donc une grande importance. Environ soixante pour cent de la population du Canada vit des produits de l'agriculture, ou vit sur des fermes. Vous pouvez voir aussi le grand nombre de questions qui dérivent de ce sujet. Les comités consultatifs en question pourraient, par exemple, étudier la question de savoir si les méthodes adoptées pour notre agriculture pourraient être améliorées. Ils pourraient surveiller la distribution des pamphlets et écrits publiés sur ce sujet. Ils pourraient étudier aussi la question des meilleurs marchés d'écoulement pour le fer-

mier. Ils pourraient étudier le fonctionnement de nos fermes expérimentales, et voir si elles ne sont pas susceptibles d'amélioration. Dans le Nord-Ouest comme dans les provinces de lEst, la sage direction d'une ferme expérimentale est une question de la plus haute importance. L'ancien gounement se conduisit très sagement en établissant ces stations agricoles, et je constate que le gouvernement actuel en augmente encore le nombre. Je ne crois pas que nous puissions jamais mettre en valeur toutes les terres arables et fertiles qui peuvent faire connaître d'abord aux colons quelles sont les céréales les plus productives, ou les mieux adaptées au sol et aux conditions climatériques du Nord-Ouest et, en second lieu, quels sont les pâturages qui procureront aux bestiaux élevés dans les "ranches" une nourriture suffisante dans les temps de sécheresse. Puis le même sujet comprend aussi la question d'irrigation, qui est d'une immense importance. Elle s'impose à notre attention par nos relations avec les régions à irriguer, et plus particulièrement avec les terres improductives de l'Alberta. C'est une question qui occupe actuellement l'attention de nos voisins des Etats-Unis. Le gouvernement anglais, lui-même, est en voie de restaurer l'ancienne fertilité de la terre des Pharaons (Egypte) et consavre à cette entreprise des millions de dollads par des travaux d'irrigation. Le même gouvernement préserve certains districts de l'Inde de la famine par des travaux du même genre. Le besoin d'irrigation est moins pressant en Canada qu'en Egypte ou dans l'Inde ou même dans les Etats-Unis ; mais pendant que les terres se trouvent sous le contrôle de la couronne ; c'est-à-dire, avant qu'elles soient concédées, un comité spécial pourrait, sans doute, donner son attention à cette question d'irrigation. Les conclusions qu'il pourrait tirer de l'étude de cette question permettraient au gouvernement de réaliser des bénéfices, et de développer davantage la colonisation. Puis, il y a encore la question des "ranches", ou de l'élevage du bétail, industrie à laquelle plus d'un membre de cette Chambre est intéressé, et qui rapporte $56,000,000 par année. Il y a aussi la question de l'embargo mis dans les ports anglais sur les bestiaux canadiens. Nous connaissons tous les remontrances faites par le gouvernement canadien contre cet embargo. Je le considère, moi-même, comme intolérable. C'est une mesure qui est certainement mal inspirée. Je ne crois pas qu'elle puisse être justifiée par l'état de chose qui existe en Canada ; mais le Sénat n'a pas encore eu l'occasion d'étudier cette question. Il est possible que, si l'humble voix du Sénat s'ajoutait à celle du gouvernement canadien, le gouvernement anglais donnerait à cette question d'embargo une attention plus grande que celle qu'il lui a donnée jusqu'à présent. La chose mérite d'être essayée, et l'occasion de faire cet essai serait donnée si les comités consultatifs que je propose étaient nommés. Puis nous avons aussi à étudier le traitement des maladies dont notre bétail peut être atteint. C'est un sujet des plus importants. J'ai été heureux d'apprendre que l'on fait actuellement à la ferme expérimentale, avec un succès remarquable, des expériences d'après les données fournies par Pasteur pour le traitement de la gourme, du choléra et d'autres maladies dont les bestiaux sont exposés à contracter. C'est un sujet qui mérite d'être étudié plus que jamais, et j'avoue que mes propres connaissances sur ce sujet devraient être plus étendues qu'elles ne le sont sans parler aucunement de celles de mes collègues du Sénat. J'ai mentionné brièvement quelques-uns des sujets qui s'imposent à l'attention du Sénat, et je pourrais m'étendre beaucoup plus longuement sur ces sujets dont l'importance ne pourra être pleinement appréciée que lorsque les comités que je propose, s'ils sont jamais nommés—les auront étudiés ; mais cette liste de sujets auxquels je viens de toucher en passant est loin d'être complète. Je puis encore ajouter la question de la culture des fruits. Nous avons exporté, l'année dernière, de Montréal, 625,000 barils de pommes, du moins, d'après le rapport publié, et je regrette de constater qu'en dépit des efforts faits par le Sénat et l'autre Chambre, notre mode d'embarillage n'a pas encore obtenu un degré de perfection satisfaisant. Le dernier bulletin publié par le ministère du commèrce contient des détails très alarmants. Voici ce que dit M. Jackson, notre agent à Leeds:

Mon attention a été de nouveau appelée, durant la dernière saison, sur la manière défectueuse dont un certain nombre de barils de pommes envoyés ici ont été remplis et l:

connaissance personnelle que je possède me permet de conclure que les règlements établis par la loi canadienne concernant la marque des fruits n'ont pas été observés pour ces barils. Les plaintes formulées par les détailleurs, ici, sont bien fondées.

Les commentaires faits récemment par un organe du commerce publié à Leeds, sont instructifs, et voici ce qu'il dit :

Les pommes exportés du Canada, sont censées avoir subi une inspection rigoureuse; mais en dépit de cette inspection, nombre de plaintes ont été, encore cette année, formulées contre celles que nous avons reçues. Ces pommes sont refusées obstinément en Angleterre par les marchands de fruits détailleurs et les épiciers, et cela provient de la défectueuse inspection faite contrairement à la loi canadienne. Les épiciers de Saint-Jean ont fait des plaintes analogues. Plusieurs barils de pommes débarquées ici, sous la marque n° 1, sont en réalité des nos 2, et cette deuxième qualité ne comprend que des pommes abattues prématurément par le vent."

Puis le même journal ajoute plusieurs autres commentaires de même nature que je me dispenserai de lire. Or, cet état de choses est très grave. Croyez-vous qu'un comité chargé de s'enquérir de cette question ne contribuerait pas à y remédier? La chose vaut-elle la peine d'être essayée ? Un rapport officiel nous apprend qu'il y a 25,000,000 d'arbres fruitiers en Canada. Ces arbres sont moins productifs qu'ils ne devraient l'être, et la bonne réputation du Canada requiert que ses marchandises désignées, ici, comme étant de première qualité, arrivent à destination en bon état quand elles sont exportées. L'embarillage défectueux est une affaire sérieuse. Les conditions du transport au marché de consommation sont également une affaire sérieuse. Avons-nous un nombre suffisant d'entrepôts frigorifiques ? Nous ne saurions trop, je crois, reconnaître les efforts faits par le gouvernement canadien pour l'établissements d'entrepôts de ce genre, et cependant, nous n'avons pas encore atteint la perfection en matière d'emmagasinage à froid. Visitez le marché anglais et vous y verrez les magnifiques fruits de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie qui sont arrivés, là, frais et brillants comme ils l'étaient lors de leur embarillage. Ils ont dû, pourtant, traverser dans leur trajet la zone torride, sous l'équateur,et, cependant, ils sont arrivés à leur destination dans une bonne condition. Ne pourrions-nous pas faire quelque chose de plus que ce qui a été fait par nous déjà pour nos pêches et nos poires. Voilà un sujet important qu'un comité comme l'un de ceux que je propose pourrait fort bien étudier.

Puis il y a aussi la question d'écouler nos fruits dans le Nord-Ouest. Cette partie du Canada consomme une grande quantité de fruits desséchés. Pourrions-nous étendre notre commerce de fruits de ce côté, et y écouler nos pommes ? Il faudrait en outre s'occuper de la question du transport jusqu'au Nord-Ouest. Il serait peut-être possible d'adopter le mode employé par les exportateurs de la Californie pour le transport de leurs oranges. Le procédé est très simple. Les producteurs d'oranges ne les marquent pas, ne les classifient pas, eux-mêmes, pour le marché. Ils ne les cueillent seulement pas, eux-mêmes, Il y a une halle aux fruits qui se charge de la cueillette des oranges et de leur classification, et celle-ci est faite par des officiers de cette halle, qui ne sont aucunement intéressés personnellement à cette classification. Ces oranges sont ensuite expédiées au marché sous la marque faite par les préposés de la halle, et l'honneur de cette institution est engagé dans ce travail. Or, comme ce travail est fait par des opérateurs impartiaux, la qualité des oranges de Californie est moins variable que ne l'est la qualité des pommes du Canada. Voilà encore un sujet qui mérite d'être étudié. Puis, il y a aussi dans le ministère de l'Agriculture—industrie dans laquelle le Canada s'est déjà distingué—la subdivision de la laiterie. Nous avons dans le Sénat un homme qui a valu, je crois, des millions à Ontario. C'est l'honorable sénateur de Brockville. Un autre honorable citoyen qui réside dans la partie ouest du Canada, et qui est d'une valeur presqu'égale à celle de celui que je viens de mentionner, est M. Ballantyne. Ce dernier a présidé la législature d'Ontario. Ce sont ces deux hommes qui ont le plus contribué au développement de la laiterie dans la province d'Ontario, et aujourd'hui, le fromage canadien obtient sur le marché anglais 87 pour 100 de la demande. Le fromage des Etats-Unis a été presque entièrement exclus du marché anglais par le fromage canadien. Cette industrie peut être développée davantage. Cette année, la production du fromage canadien a été

aussi forte que par le passé ; mais l'exportation du beurre a diminué. Il y a dans l'industrie de la laiterie nombre de sujets qu'un comité d'agriculture du Sénat pourrait étudier pour nous permettre de répondre aux besoins du marché anglais. Et cette autre branche de commerce—sinon la plus grande, du moins l'une des plus importantes—est l'exportation du bois. Faisons-nous ce que nous devons faire pour préserver nos forêts d'une entière destruction? Le gouvernement a entrepris de faire quelque chose dans ce sens. Des réserves forestières ont été faites dans les différentes provinces comme suit :

Provinces.	Milles carrés.
Manitoba	3,575
Saskatchewan	740
Alberta	186
Colombie-Anglaise	890
Total (réserves fédérales)	5,391
Ontario, réserves d' (nombre d'acres)	11,728,000
Québec, réserve de (nombre d'acres)	105,903,360

Parcs.

	Milles carrés.
Fédéral	10,904
Ontario	18,325
Québec	175,474

Le tableau qui précède fait voir que la province de Québec a distancé ses sœurs-provinces sous le rapport des réserves forestières. Elle possède 105 millions d'acres de réserves forestières, et pas un de ces acres est de trop. Il y a dans cette question de réserves forestières un sujet très intéressant à étudier. Il faudrait au comité de l'agriculture et des forêts du Sénat, des semaines et encore des semaines, pour en faire un examen approfondi et ce sujet ne serait pas encore épuisé.

L'une des plus grandes autorités dans les Etats-Unis, M. Pinchot, a dit—et ce sont des paroles très expressives :

La rivière Mississipi charrie jusqu'à la mer autant de terre que la quantité tirée du creusage fait pour le canal de Panama.

On ne saurait douter des grands services qui ont été rendus au commerce des Etats-Unis par leurs consuls répandus en Canada: mais le commerce canadien n'a actuellement aucune représentation de ce genre dans le Royaume-Uni. Les consuls ne peuvent remplacer parfaitement une représentation commerciale efficace, bien qu'ils puissent rendre d'importants services si ce sont des hommes compétents. Mais on est d'avis au Canada que le commerce des Etats-Unis a obtenu de grands services des agents consulaires que les Etats-Unis entretiennent au Canada.

Quelle perte que toute cette terre charriée par les eaux du Mississippi ? Nos rivières et cours d'eau, par suite du fait de la disparition des forêts ,transportent—j'ose le dire—le plus fin suc, ou la partie la plus friable et la plus fertile de notre sol jusqu'aux lacs où ils se déchargent, ou jusqu'aux bords du Saint-Laurent. Nous avons besoin de ce sol et pour le préserver il faut conserver nos forêts. Nos voisins des Etats-Unis sont eux-mêmes, si pénétrés de ce sujet, que le président Roosevelt a convoqué les gouverneurs des différents états de l'Union américaine, à Washington, où ils devront le rencontrer prochainement pour étudier cette question forestière. Cette question forestière nous amène à celle de la préservation de nos essences de pin et de notre bois de pulpe, et nous suggère l'imposition d'un droit d'exportation sur ce dernier article. Il y a dans la provinces d'Ontario, d'après le rapport d'une commission que j'ai eu l'honneur de nommer moi-même, en 1890, des forêts pouvant produire 300,000 cordes de bois de pulpe. Ces forêts sont situées au nord de la hauteur des terres. Or, à $10 la corde—si ce chiffre n'est pas trop élevé—ou, disons à $5 la corde, ces 300,000 cordes de bois de pulpe représentent un million et demi de dollars. Nos forêts ont donc une valeur inestimable. Une députation qui est venue rencontrer ici, le premier ministre et—je ne puis comprendre qu'elle ait pu se tromper énormément—a déclaré que les forêts du Canada rapportaient annuellement environ un milliard de dollars. J'aimerais à vérifier ce chiffre avant d'en affirmer la rigoureuse exactitude; mais je le cite tel qu'il a été publié par un rapport télégraphique. Sans insister sur l'exactitude absolue de ces estimations, l'on peut voir au premier coup d'œil que cette source de richesse, appelée à contribuer dans une grande mesure à la prospérité future du Canada, dépend de la préservation des forêts, et cette considération devrait suffire pour nous engager à lui donner notre attention immédiate. Nos voisins des Etats-Unis dépendent ou dépendront bientôt des forêts canadiennes pour leur approvisionnement de bois de pulpe. L'année dernière,

nous avons exporté aux Etats-Unis pour $3,000,000 de bois de pulpe et d'autre bois. Cette même quantité de bois de pulpe, transformée en papier, représente une valeur de $25,000,000. Les moyens d'opérer cette transformation pourraient être un sujet d'études pour notre comité des forêts.

De son côté, l'électricité est en train de supplanter les forces hydraulique et à vapeur. Avant longtemps, en toute probabilité, nous entreprendrons la construction du canal de la Baie Georgienne. Or ce canal offrira une colossale force hydraulique. Si nos forêts sont abattues, les cours d'eau tributaires du canal de la Baie Georgienne déborderont lors du dégel du printemps. Les conséquences de ce débordement pourront être sérieuses. Vous pouvez vous rappeler le grand nombre d'exemples où des moulins ont été endommagés, et d'autres calamités sont arrivées par suite de débâcles et d'inondations causées par la disparition des forêts. Le comité de l'agriculture et des forêts que je propose, et qui serait composé d'hommes expérimentés que je pourrais dès maintenant désigner par leurs noms, si je l'osais, pourrait, par ses études jeter une grande lumière sur ce sujet; attirer l'attention publique sur son importance et suggérer au Sénat la meilleure ligne de conduite à suivre.

Le sujet qui vient ensuite dans la marche que je me suis tracée est l'immigration et le travail. C'est un sujet d'actualité très pressante. Quelques-uns d'entre vous, sans doute, ont lu les critiques faites sur l'immigration arrivée, l'année dernière, en Canada, par l'inspecteur des prisons et des institutions de charité de la province d'Ontario. Je ne suis pas prêt à discuter ces critiques, vu que je ne suis pas suffisamment renseigné sur les faits; mais si les dénonciations faites par cet inspecteur sont bien fondée; c'est-à-dire, s'il est vrai que cette classe d'immigrants indigents—en partie atteinte de maladies—s'est réfugiée à Toronto et dans d'autres centres d'Ontario, ce sujet, certainement, devrait être bientôt l'objet de l'attention des législateurs. Il nous est arrivé, l'année dernière, en Canada, 277,376 immigrants, c'est-à-dire, un nombre presque égal à la population de la ville de Toronto. Ces nombreux immigrés seront pour nous un bienfait si nous réussissons, d'ici à quelques années, à les assimiler convenablement à notre peuple. Les Etats-Unis reçoivent plus d'un million d'immigrants par année. Tous ces immigrés ne sont pas bons, et la même chose peut se dire des immigrants qui nous arrivent en Canada, et dont un certain nombre n'appartiennent pas à une classe très désirable; mais il nous faut accepter les désavantages de cette immigration comme nous profitons de ses avantages. Examinez cette question de l'immigration et voyez ce qu'elle requiert ? La première chose qui doit préoccuper le bureau de l'immigration est le choix des immigrants. Il faut qu'il fasse, autant que possible, ce choix dans des pays où les conditions sociales, sous le rapport de l'éducation, des habitudes générales et des occupations industrielles, se rapprochent le plus des nôtres. Ce choix ainsi fait, les immigrants s'assimilent plus facilement à notre population. Dans un rapport fait par une commission nommée en 1905, par le gouvernement des Etats-Unis, je remarque que l'une de ses recommandations portent qu'aucun immigrant ne sera naturalisé citoyen des Etats-Unis tant qu'il n'aura pas appris la langue anglaise, et le rapport ne dit pas qu'aucun immigrant ne sachant pas l'anglais ne pourra être admis aux Etats-Unis; mais on attache aux Etats-Unis une si grande importance à l'usage de la langue anglaise—et cet attachement implique la connaissance de la littérature anglaise, un esprit pénétré du goût anglais, des traditions anglaises—que la commission que je viens de mentionner a cru devoir déclarer dans son rapport que la langue anglaise étant si utile à tout citoyen des Etats-Unis, il fallait que l'immigré l'apprît avant de pouvoir obtenir sa naturalisation de citoyen des Etats-Unis. Or, cette conclusion nous suggère l'idée de choisir, nous-mêmes, autant que possible, nos immigrants dans des pays de langue anglaise, ou dans des pays, dois-je ajouter, de langue française. En effet, ici en Canada, ces deux idiômes sont sur un pied d'égalité; les deux s'harmonisent avec nos institutions. Les deux races—anglaise et française—sont familières l'une avec l'autre. Nous sommes familiers avec leur langue respective. Chacune d'elles participe également au gouvernement du pays et se trouve, de droit, sur le même pied.

Nous pouvons aussi inférer du rapport

de la commission des Etats-Unis, que je viens de mentionner, que nous devons, de notre côté, porter principalement notre attention sur les immigrants du Royaume-Uni, vu que leur assimilation à notre population sera plus facile que l'assimilation de Galiciens, de Russes ou d'Italiens. L'on se plaint maintenant des habitudes particulières des Italiens; on les accuse d'être sanguinaires et de se rendre justice, eux-mêmes, d'une façon trop directe comme ce fait est prouvé par ceux qui tombent sous leurs coups.

La question de soumettre les immigrants à une inspection dans les ports d'embarquement est aussi d'une grande importance. Il nous faut faire maintenant de grandes dépenses pour le rapatriement d'immigrés qu'il n'est pas désirable de retenir ici. Or, il ne faut pas admettre sur notre territoire, des immigrants qui ne nous conviennent pas. C'est pourquoi il est nécessaire de soumettre à une rigoureuse inspection les immigrants qui s'embarquent pour le Canada. Par cette inspection nous saurons que l'immigrant en route pour le Canada a été, avant son départ, déclaré être dans une condition qui le rend acceptable à son arrivée en Canada. Il nous faut donc une inspection plus rigoureuse que celle qui existe actuellement. Or, le comité d'immigration que je propose pourrait-il faire des recommandations utiles sur ce point ? D'un autre côté, je ne sache pas que les primes accordées aux navires océaniques pour le transport d'immigrants doivent être continuées, à moins qu'une inspection plus rigoureuse des immigrants transportés par ces navires ne soit faite.

Il faut aussi recevoir les immigrants dans les ports d'entrée—ce qui est une affaire très difficile et très importante—et leur distribution dans les divers districts industriels et agricoles du pays est également une question sérieuse. L'encombrement d'immigrés dont se plaint actuellement la cité de Toronto provient du fait que la distribution des immigrés a été défectueuse. L'immigrant des cités ou des villes des anciens pays est particulièrement enclin à se fixer dans une cité ou une ville du Canada. Nous devrions, autant que possible, encourager l'immigration de la classe agricole. La province d'Ontario a beaucoup souffert depuis vingt-cinq ans de l'insuffisance du nombre de ses ouvriers de ferme. Dans Middlesex-ouest—mon ancien district—il y a un arrondissement scolaire que je connais particulièrement, parce que je l'ai très souvent traversé. Dans cet arrondissement, 50 ou 60 enfants fréquentent l'école publique, mais que voyons-nous encore dans ce district ? Ses habitants ne peuvent être accusés d'impuissance; mais ce que l'on remarque, ce sont des terres devenues de simples champs de pâturage, au lieu de produire des céréales comme autrefois. Quelle est la cause de ce fait ? La cause est le manque d'ouvriers de ferme. L'habitant a dû recourir à l'élevage de bestiaux pour se tirer d'affaires, et quelle en est la conséquence immédiate ? La conséquence se voit dans la population peu nombreuse de ce district—l'élevage du bétail n'étant pas la manière la plus productive de cultiver les fermes d'Ontario, et requérant moins de travailleurs que la culture de la terre. L'industrie de l'élevage a donc affecté la population de mon district au point de vue du nombre et au point de vue politique. Je ne m'arrêterai pas sur les divers points que j'ai notés sur le sujet que je vous expose maintenant. Ils sont trop nombreux, et vous les connaissez, du reste, comme je les connais, moi-même; mais il faudrait un comité d'agriculture et d'immigration pour en faire un examen convenable.

Nous avons aussi à nous occuper de la question complexe du travail. Un fait digne de remarque, qui est exposé dans le rapport de la Bourse du travail, aux Etats-Unis, et probablement aussi dans notre propre statistique du travail, c'est que, durant les six dernières années, nous avons eu en Canada sept cent seize grèves comprenant plus de 140,000 employés. Elles ont fait perdre au pays deux millions et demi de journées de travail. Or, convertissez ces deux millions et demi de jours de travail en monnaie courante, à raison de deux dollars par jour, et cette multiplication vous représente une perte de $5,000,000. C'est autant que nos familles ouvrières ont perdu. Ce sont les femmes et les familles de nos ouvriers qui ont particulièrement souffert de cette perte, sans parler de ce qu'il a fallu tirer des institutions de charité du pays. La loi Lemieux a été d'un immense avantage. L'application de cette loi pourrait-elle être étendue davantage ? Je ne

suis pas en faveur de l'arbitrage obligatoire comme on l'a établi dans la Nouvelle-Zélande; mais l'application de la loi Lemieux a été si efficace que certaines industries étrangères à ses dispositions, en ont accepté les principes pour le règlement de leurs propres grèves. Il est probable que, si le comité du travail que je propose avait à s'occuper de l'application de cette loi, il pourrait—aidé par l'habile sous-ministre du Travail qui nous ferait certainement profiter de son expérience—en étendre les opérations. Il y a aussi la question du travail professionnel. Nous n'avons pas besoin d'importer ici, les ouvriers sans profession et sans compétence des Iles Britanniques. Nous avons besoin d'ouvriers experts; mais il faut trouver le moyen de concilier les intérêts de nos propres ouvriers experts avec ceux des ouvriers experts importés.

Il y a quelques année, lorsque j'entrepris la tâche d'organiser des écoles techniques dans Ontario, la difficulté que je rencontrai fut l'opposition des unions ouvrières. Celles-ci étaient en train de faire une nouvelle expérience sur la règlementation du travail. La classe des journaliers sans profession n'était pas alors en faveur, ici, comme elle l'était dans la mère patrie, et les unions ouvrières crurent que l'éducation procurée par des écoles techniques aurait pour effet d'affaiblir leur contrôle sur le travail professionnel, et il me fallut par suite procéder beaucoup plus lentement que je ne le désirais. Je réussis, toutefois, à établir cinq ou six écoles techniques ; mais je ne fis, pour ainsi dire, qu'effleurer la question. Le temps est arrivé, aujourd'hui, où il nous importe d'organiser de nouvelles écoles industrielles—des institutions du genre du "Pratt Institute", dans l'Etat de New-York où les métiers sont enseignés, et où de jeunes garçons de quatorze ou seize ans peuvent se préparer, à leur sortie de cet institut, à se mettre en apprentissage, ou, du moins, à contracter des engagements nécessistant une compétence professionnelle. Voilà ce qui manque le plus, ici, en Angleterre, aux Etats-Unis, même, et dans bien d'autres pays. Les écoles actuelles ne sont pas, en général, organisées de manière à dresser le jeune garçon rendu à l'âge où il commence à connaître qu'il a des mains et des doigts, et que sa tête est le centre de l'activité cérébrale qui est portée vers le mal ou vers d'utiles occupations. C'est sur ce point que s'est portée particulièrement l'attention de la grande convention tenue à Chicago, et à laquelle le président Elliott, de l'université d'Harvard, était présent. Entre autres choses importantes dites à cette convention, on a fait remarquer que 55 pour cent des garçons, à Berlin, en Allemagne, âgés de 14 à 16 ans, fréquentent les écoles industrielles, tandis qu'à Chicago, moins d'un dixième pour cent des garçons de cet âge reçoit cette éducation. L'Allemagne, a-t-on ajouté à cette convention, prépare ses jeunes garçons à l'exercice de professions, tandis que les Etats-Unis préparent les leurs à gagner leur vie en travaillant à la journée. Nous avons, là, le secret du développement extraordinaire de l'industrie allemande. Du troisième rang qu'elle occupait sous le rapport militaire, ainsi que sous le rapport industriel, l'Allemagne a atteint, depuis la guerre franco-prussienne de 1870, une position très élevée, et la plus grande concurrence contre laquelle lutte actuellement l'Angleterre est celle qui lui est faite par les produits de provenance allemande. Ce résultat obtenu par l'Allemagne est l'œuvre du travail professionnel, et s'il y a, aujourd'hui, en Allemagne, une surabondance de ce travail, c'est dû aux écoles industrielles. La Bavière, dont la population excède guère celle de la cité de New-York, possède 290 écoles industrielles qui enseignent le jour et le soir, 28 métiers différents, et, cependant, notre riche Canada dont le revenu est de $100,000,000 par année, ne possède pas encore une seule école où s'enseigne un métier depuis ses premiers éléments jusqu'à sa connaissance parfaite. Ainsi, la Bavière possède plus d'écoles industrielles que n'en possèdent tous les Etats-Unis, et telle est l'opinion exprimée par le président Elliott, de l'Université d'Harvard. Il s'est appuyé sur des chiffres recueillis par la commission nommée par l'Etat du Massachusetts sur l'éducation technique. Il a démontré au moyen de ces chiffres que 25,000 enfants de la république américaine étaient engagés dans des occupations insignifiantes qui ne peuvent les préparer à des positions plus élevées, requérant une habileté professionnelle. Le rapport de la convention à laquelle je fais présentement allusion mérite

d'être lu. Le travail professionnel devrait nous occuper davantage. Je ne suis pas prêt à dire que le parlement fédéral doive usurper en quoi que ce soit les fonctions des législatures provinciales relativement à quelque branche que ce soit de l'éducation. Je ne crois pas qu'il doive le faire. On a suggéré la nomination par le gouvernement fédéral d'une commission royale chargée de faire une enquête sur l'éducation technique ; mais je suis loin de vouloir conseiller au gouvernement fédéral de se charger des frais de cette éducation. Nos provinces sont assez riches pour s'en charger, elles-mêmes, à la satisfaction du public et dans la mesure requise par l'intérêt public. Comme l'éducation, en général, sous l'empire de notre constitution, est soumise à la juridiction provinciale, l'éducation technique tombe également sous cette juridiction. Il n'y a pas deux provinces qui aient besoin du même genre de travail professionnel. Ce qui convient, par exemple, à la Colombie-Anglaise, peut ne pas convenir à l'Ile du Prince-Edouard, et ce qui convient à la Nouvelle-Ecosse ne serait, peut-être, pas accepté par Ontario. Ainsi, il nous faut une éducation technique variée. Un comité consultatif du Sénat pourra, par conséquent, laisser échapper certaines notes suggestives dont les provinces pourraient tirer profit, ou redoubler l'activité de celles-ci dans le sens suggéré par le comité du Sénat. Je ne suis pas prêt à croire que la législature d'une province serait jamais disposée à ne tenir aucun compte des suggestions faites par le comité consultatif du Sénat. Un autre comité que je propose est celui du commerce et des relations commerciales. Je crois devoir dire aussi quelques mots sur ce sujet, vu qu'il est d'une extrême importance. S'il y a quelque chose qui soit de nature à nous donner une haute idée de l'avenir du Canada, c'est bien l'essor extraordinaire qu'a pris son commerce depuis une dizaine d'années. L'ensemble du commerce d'importations et d'exportations s'élevait, en 1896, à $239,029, et, en 1907, à $617,965,147. C'est-à-dire que, durant cette période, notre commerce, par tête, a excédé de près de trois fois celui des Etats-Unis, et il a—à quelque dollars près— égalé, par tête, celui de la Grande-Bretagne ; puis excédé celui de l'Allemagne et de la France.

Le Canada est doué d'une grande force productive, et ses exportations considérables font ressortir son développement extraordinaire. J'attirerai particulièrement l'attention sur un point de notre commerce.

Je constate que nos importations des Etats-Unis s'accroissent beaucoup plus rapidement que nos exportations à ce pays. Par exemple, durant la dernière période décennale, nos importations se sont accrues de $64,334,800, qu'elles étaient en 1896, à $220,280,876, en 1907—soit de 340 pour cent; tandis que nos exportations aux Etats-Unis, durant la même période, ne se sont accrues que de $44,448,410 à $104,260,394—soit une augmentation de 240 pour cent. Notre commerce avec la Grande-Bretagne s'est accru d'une manière satisfaisante. La Grande-Bretagne est censée n'avoir besoin que de nos produits naturels, et elle en importe une grande quantité. Les Etats-Unis n'ont pas besoin de nos produits naturels, et leur tarif actuel érige une muraille élevée contre les importations du Canada. Cependant, ne pourrait-on pas faire quelque chose qui aurait pour effet de rapprocher plus près de l'équilibre qu'il ne l'est aujourd'hui notre commerce avec les Etats-Unis ?

L'établissement d'un ministère de l'industrie et du commerce a fait nommer des commissaires du commerce pour les différents pays. Ils agissent comme des sous-agents consulaires. Ils s'emploient à appeler l'attention des fabricants et des consommateurs des pays où ils sont accrédités sur les produits que le Canada peut leur vendre. J'attribue jusqu'à un certain point à l'activité de ce ministère le développement de notre commerce avec la Grande-Bretagne. Il faut reconnaître aussi que notre tarif préférentiel en faveur de celle-ci, ainsi que le maintien de notre position en France et dans les Antilles y ont été pour quelques chose. Notre ministère du commerce et de l'industrie est une institution encore jeune et le développement de notre commerce sur une grande échelle ne fait que commencer.

L'honorable sénateur de Hastings (l'honorable sir Mackenzie Bowell) a pris part à son organisation. Ce ministère n'existe que depuis une quinzaine d'années, environ, et, à cet âge, il ne peut avoir accompli tout ce que désire celui qui l'a présidé. La Chambre de commerce de la Grande-Bretagne,

qui exerce une si grande influence dans les affaires de tarif et dans tout ce qui est propre à favoriser le commerce anglais, fut établie sous le régime d'Oliver Cromwell, et c'est une institution que nous a léguée ce bon vieil Oliver durant son court protectorat. Les Etats-Unis dont les progrès en matière de commerce sont peut-être trop vantés, nous offrent un exemple remarquable de l'activité commerciale qu'ils déploient —activité qui paraît surpasser celle du Canada et même celle de la Grande-Bretagne —quelque grande que soit l'activité de celle-ci. Je citerai deux ou trois exemples. Prenez, par exemple, le commerce avec l'Australie. Cette colonie n'est guère plus éloignée du Canada qu'elle ne l'est des Etats-Unis. Nous subventionnons une ligne de navires à vapeur pour augmenter les facilités commerciales entre le Canada et l'Australie. Le câble télégraphique transpacifique a été posé pour le même objet, et ce câble nous coûte, tous les ans, une somme considérable. Nous avons en Australie deux agents commerciaux, et les Etats-Unis n'en ont pas moins de huit. Au point de vue du nombre des agents, le commerce de nos voisins avec l'Australie devrait quadrupler le nôtre. Je ne puis dire si nos commissaires déploient leur activité dans toutes les colonies de l'Australie, ou s'ils ne le font pas; mais, dans ce dernier cas—et si le commerce avec l'Australie mérite que nous nous en occupions, nous devrions adopter des mesures propres à le développer le plus tôt possible.—Dans le cas de la France, avec laquelle nous avons conclu un traité de commerce, qui nous sera bientôt soumis, nous n'avons là qu'un seul commissaire de commerce, tandis que les Etats-Unis en ont soixante-quatorze. Si la conclusion de ce traité a pour corrollaire la nomination d'un plus grand nombre d'agents commerciaux, notre commerce avec la France ne manquera pas de s'accroître en proportion du nombre de ces agents.

Dans le Japon, avec lequel nous essayons de créer des relations commerciales, et avec lequel nous sommes dans les meilleurs termes, nonobstant la difficulté survenue récemment dans la Colombie-Anglaise, nous avons un commissaire de commerce, tandis que les Etats-Unis en ont treize. Il y a un immense commerce de farine à faire avec le Japon—et peut-être aussi un commerce d'autres produits domestiques. Cependant, nous n'avons, là, qu'un seul agent, ou commissaire, pour traiter avec une population de 45,000,000 d'âmes, et voir si les marchandises que cette population consomme peuvent être achetées sur le marché canadien. Dans le Mexique nous n'avons qu'un seul commissaire de commerce, tandis que les Etats-Unis en ont quinze. A Terreneuve nous en avons un et les Etats-Unis, quatre.

J'ai, ici, probablement le secret de la grande augmentation des exportations du Canada aux Etats-Unis, et ce secret se trouve dans le fait qu'en Canada les Etats-Unis possèdent 145 consuls qui sont autant de sous-commissaires de commerce. Dans la province de l'Ontario seulement, les Etats-Unis ont 45 consuls, et si un homme d'affaires des Etats-Unis désire acheter quelque chose en Canada, il peut s'adresser à l'un des 145 consulats américains que je viens de mentionner, et obtenir tous les renseignements dont il a besoin. J'ignore si nous pourrions améliorer notre commerce avec les Etats-Unis en y tenant un plus grand nombre de commissaires. Pour répondre à cette question, il faut avoir une connaissance du commerce plus approfondie que celle que je possède. Nous voulons établir des relations commerciales avec la Chine. Nous avons en Chine un commissaire, tandis que les Etats-Unis en ont trente ; en Norvège nous en avons un, et les Etats-Unis, sept ; en Belgique nous en avons un, et les Etats-Unis, douze. Le nombre total de nos commissaires de commerce dans le monde entier est de vingt, y compris cinq qui ne donnent pas tout leur temps au commerce, tandis que les Etats-Unis en ont onze cent dix répandus sur toute la surface du globe. Il n'est donc pas étonnant que leurs produits métallurgiques atteignent tous les marchés du monde ; il n'est donc pas étonnant que leur métallurgie produise maintenant près de trois fois plus que la métallurgie anglaise, nonobstant les siècles consacrés au développement de celle-ci ; il n'est donc pas étonnant que les tissus anglais se débitent sur tous les marchés. L'Angleterre en a fait une spécialité. Mais nos fermiers produiraient en vain du bon beurre, du bon fromage, ou ils auraient en vain de bons bestiaux à vendre s'ils n'ont pas un marché

pour écouler ces produits. Nous fabriquerions en vain des marchandises de la meilleure qualité et d'un dessin des plus élégants et des plus fins, si nous n'avons pas d'acheteurs. Je sais que l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie partage cet avis, bien que je n'aie pas causé avec lui sur ce sujet, et que je ne sache pas ce qu'il en pense réellement ; mais quand j'étais ministre de l'éducation, je me suis trouvé dans une position à peu près semblable à la sienne, et, je ne la trouvais pas, parfois, très agréable. C'est-à-dire que j'avais, parfois, besoin d'argent pour des écoles techniques, ou pour les fins générales de l'éducation ; mais ma caisse était vide, et le trésorier provincial n'était pas toujours des mieux renseignés sur l'opportunité de la dépense que je voulais faire.

Il n'était préoccupé que d'une seule chose: c'était d'avoir un surplus, et, pour lui, plus son excédent de recettes était élevé, plus glorieuse était sa position de trésorier, et il me fallait souvent rester sans fonds pour l'avancement de l'éducation. Est-il possible que le ministre de l'Industrie et du Commerce soit ainsi traité? Je l'ignore; mais s'il est ainsi traité lorsqu'il désire promouvoir les intérêts du commerce, je serais heureux, pour ce qui me concerne, de déclarer en sa faveur qu'une dépense raisonnable faite pour le développement de notre commerce, c'est-à-dire, une dépense faite pour le choix et la nomination de bons agens commerciaux recevrait mon cordial appui. Ma manière de voir sur ce point est corroborée dans le rapport fait par M. Gregg à la chambre de commerce de la Grande-Bretagne sur le résultat de la visite qu'il a faite au Canada. M. Gregg reconnait dans son rapport la nécessité qu'il y a de faire précisément pour la Grande-Brettagne, non ce qui est déjà fait par nous sur une petite échelle ; mais ce qui est fait sur une grande échelle par les Etats-Unis, qui ont en Angleterre et aux Etats-Unis un grand nombre d'agents de commerce. Voici, du reste, ses propres paroles :

" Le besoin d'une représentation dite commerciale et nationale se fait certainement sentir en Canada ". Il n'y a pas, ici, que je sache, un seul agent de la Grande-Bretagne; si ce n'est un représentant de la cité de Manchester, qui opère à Toronto. Il y a, peut-être, des commis voyageurs; mais c'est une toute autre chose. M. Gregg continue comme suit:

> On ne saurait douter des grands services qui ont été rendus au commerce des Etats-Unis par leurs consuls répandus en Canada; aucune représentation de ce genre n'existe, dans le Royaume-Uni. Les consuls ne peuvent remplacer parfaitement une représentation commerciale efficace, bien qu'ils puissent rendre d'importants services si ce sont des hommes compétents. Mais on est d'avis au Canada que le commerce de Etats-Unis a obtenu de grands services des agents consulaires que les Etats-Unis entretiennent au Canada.

Puis M. Gregg continue en recommandant la nomination d'agents de commerce dans les Etats-Unis et en Canada. Cette recommandation résume tout ce que j'ai à dire, moi-même, sur la question du commerce. Il y a d'autres sujets sur lesquels je désirerais appeler l'attention de la Chambre; mais que je dois laisser de côté. Il y a, par exemple, la question des explorations géologiques et du développement de notre industrie minière. C'est une question très importante. Chose étrange à dire: les grandes découvertes de minerai que nous avons faites dans Ontario l'ont été par de simples chercheurs et non par des géologues. Je ne trouve pas à redire à la chose; mais le fait est que des districts qui avaient été déclarés être entièrement privés de minéraux précieux, se sont trouvés être des districts miniers très productifs.

Nos chercheurs ont découvert de l'or dans le district de la rivière à la Pluie, et quelques-unes des mines trouvées à cet endroit sont représentées comme étant très riches. Nos chercheurs ont également découvert Cobalt, et il reste bien d'autres mineraux précieux à découvrir dans notre pays. Nos chercheurs ont signalé, eux-mêmes, les mines de fer du Michipicoten et quelques autres mines de fer sur le côté nord du lac Supérieur. Peut-on faire quelque chose pour développer nos ressources minières ? Nous ne saurions estimer la valeur de ces ressources ; mais nous pourrions diriger de nouvelles recherches dont les résultats seraient peut-être aussi satisfaisants que ceux déjà obtenus.

Puis, il y a la question des routes de transport au bord de la mer et aux havres. Nous possédons le chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est notre grande artère septentrionale qui s'étend de l'est à l'ouest.

Nous avons aussi le chemin de fer intercolonial qui est une section intermédiaire. Puis le chemin de fer dit " The Canadian Northern ", qui relie l'ouest et l'est à travers le continent. Plus tard, nous aurons le chemin de fer transcontinental de l'extrême nord, et plus tard, encore, nous aurons, peut-être, une voie ferrée via la Baie d'Hudson. Toute la question du transport est le grand problème de la solution duquel dépend l'avenir des relations commerciales du Canada. Ce qu'il nous faut est un transport rapide et économique. Il y a, aujourd'hui, en perspective la création de la ligne dite " All Red Line " et la construction du canal de la Baie Georgienne. Il y a en perspective d'immenses projets qui méritent d'être étudiés, et plusieurs d'entre eux seront, sans doute, des réalités dans un certain avenir. Quand l'exécution de ces projets commencera-t-elle et sous quel contrôle les travaux devront-ils se trouver ? Doit-elle être entreprise par le gouvernement; doit-elle être confiée à une commission nommée par le gouvernement, ou ces entreprise doivent-elles être exécutées au moyen des capitaux privés ? Si ces entreprises développent des forces électriques, à qui ces forces appartiendront-elles ? Quel gouvernement en sera le propriétaire ? Est-ce le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial qui en percevra le revenu, etc.? Et la question de nos havres est également urgente. Nous avons dépensé des millions à creuser le havre de Montréal et le chenal du Saint-Laurent, et nous ne l'avons pas fait trop tôt. Nous faisons aussi une forte dépense à Fort-William. Nous avons dans l'ouest toute une série de ports sur le lac Ontario. Puis, il y a les ports du bord de la mer, à Saint-Jean (N.-B.). et Halifax (N.-E.). Nous devons pourvoir au besoin qu'il y a de mettre les plus gros navires océaniques en état de charger et décharger leurs cargaisons rapidement et avantageusement.

Je vais terminer mes remarques, bien que je n'aie pas discuté la moitié des sujets que j'ai mentionnés, et dont je me contenterai d'indiquer les noms. J'ai remarqué un arrêté du conseil rendu, il n'y a pas longtemps, sur le commerce côtier de l'est du Canada, qui doit être, d'après cet arrêté, réservé aux navires anglais. Cet arrêté exclut les vaisseaux norvégiens et autres navires étrangers. Je suppose que cet arrêté repose sur de bonnes raisons ; mais je ne puis exprimer une opinion pour ou contre. Une question, cependant, se présente. Une règle semblable sera-t-elle adoptée relativement à nos eaux intérieures ? La marine canadienne diminue, et pourquoi ? Nous construisons moins de vaisseaux que par le passé, et pourquoi ? Nous n'avons, peut-être pas des facilités suffisantes à offrir pour le radoub des vaisseaux, et ceux-ci recourent aux cales sèches, ou bassins de carénage, des Etats-Unis pour se réparer. Cet état de choses doit-il être continué ? Nous ne sommes pas, sous un certain rapport, un pays maritime, et, peut-être, devrions-nous l'être ; mais nous avons pour une réserve navale les éléments requis dans notre classe de pêcheurs, qui n'a pas son égale dans le monde entier. C'est un fait qui mérite d'être noté.

Il y a aussi la question des pêcheries, qui requiert des négociations internationales et qui est des plus embarrassantes. Elle soulève des points qui ont embarrassé les diplomates depuis le traité de 1783, et, plus particulièrement, depuis le traité de 1818, et les Etats-Unis émettent des prétentions qu'il faudra soumettre à une étude très sérieuse. Puis nos lacs de l'intérieur sont dépeuplés, parce que les Etats-Unis ont adopté des règlements qui diffèrent de ceux adoptés par le Canada. Le lac des Bois a été presqu'entièrement dépouillé de son poisson par les pêcheurs des Etats-Unis, bien que ce lac fût autrefois l'un des plus poissonneux du Canada. Je crois que les lacs du Manitoba sont, eux aussi, rapidement épuisés par les pêcheurs. Nos pisciculteurs produisent-elles une quantité suffisante de poissons élevés pour les fins du repeuplement de nos eaux trop pêchées ? Puis, dans Ontario, nous avons cette question embarrassante. La province est propriétaire des rives et du lit des rivières et, par suite, du poisson qui s'y trouve. Cependant, c'est le gouvernement fédéral qui fixe par un règlement la période où la pêche est prohibée. Or, cette période prohibée ne correspond pas aux circonstances. La même chose peut se dire du lac Supérieur et du lac Huron. L'un est plus froid que l'autre, et la saison prohibée ne devrait pas s'appliquer dans le même temps aux lacs. Cette question et plusieurs autres

ont besoin d'être étudiées. Il y a aussi la question du service civil à examiner. Ici, je me permettrai—parce que c'est une question d'actualité et notoire—de citer une observation faite par une revue intitulée "The University Magazine", sur la question même du service civil.

Cette revue dit :

Une situation anormale a été créée par le rapide développement du Canada, durant les vingt dernières années. Il y a actuellement 2,800 employés civils à Ottawa. Sur ce nombre, 600 sont des ouvriers de différentes classes. Presque tous ces ouvriers sont employés par le ministère des travaux publics. Ils ne sont pas considérés comme employés civils dans le sens rigoureux de ce mot. Des autres 2,200 employés, une moitié seulement se trouve sur la liste officielle des membres du service civil. Les autres ne sont que des employés "temporaires". Ceux qui composent cette dernière moitié travaillent cependant en compagnie des autres appelés "les employés permanents". mais ils n'ont pas droit comme ceux-ci à une augmentation annuelle de leurs salaires; ni ne tombe sous l'application de la loi du service civil relativement au congé alloué en cas de maladie; ou relativement à la pension de retraite; ou à l'assurance de vie; ou à la promotion et ainsi de suite. Ils ne reçoivent même pas un traitement uniforme. Dans le ministère des travaux publics, par exemple, ils constituent une classe unique. Dans le ministère des Postes, on ne leur alloue aucun congé, ou aucun permis d'absence en cas de maladie, comme la chose est accordée aux employées permanents. Leur classification sous le qualificatif "temporaires" ne les retient dans le service que pendant le temps que dure la besogne à laquelle ils sont employés. Ils constituent, cependant, une partie indispensable du personnel des employés civils. Cet état de choses a un pressant besoin d'être réglementé autrement qu'il ne l'est.

Dans le même ordre de faits se trouve la question des jeunes femmes employées dans le service civil. Il y a vingt ans, il n'y avait pas vingt commis du sexe féminin dans tous les ministères publics. Aujourd'hui, il y en a sept cents dont une grande majorité fait partie de la classe des employés temporaires à laquelle j'ai fait allusion. Elles sont entrées dans le service civil pour y rester. Il y a, toutefois, de fortes raisons qui empêchent qu'elles soient précisément placées sur le même pied que les employés du sexe masculin; mais la présence d'une telle armée féminine dans le service civil nécessite une réforme. Ces femmes ont amplement prouvé leur utilité dans leurs emplois respectifs; elles ne reçoivent pas un traitement trop élevé, elles pourraient constituer une classe distincte, avec un salaire maximum libéral, et être placées sous l'application de la loi qui accorde certains privilèges aux employés du sexe masculin inscrits sur la liste des membres permanents du service civil.

Il faudrait aborder cette question amicalement et d'un commun accord, si l'on veut arriver à une réforme raisonnable, qui intéresse beaucoup le public. Il serait, peut-être, opportun de placer le service civil sous le contrôle d'une commission, comme la chose existe aux Etats-Unis. Voici un article de journal sur le rapport de la commission du service civil fédéral des Etats-Unis, qui mérite d'être lu. En réalité les deux tiers des membres du service civil des Etats-Unis sont nommés après avoir subi un examen. L'article se lit comme suit :

D'après le rapport annuel de la commission du service civil fédéral, l'esprit de parti chez les employés civils a virtuellement cessé dans les Etats-Unis. Le rapport cite le témoignage de M. Bryan qui dit que dans ses deux campagnes pour la présidence, il a rencontré moins d'opposition parmi les employés civils que parmi les employés de chemins de fer, qui étaient forcés par les compagnies de donner leur appui à la liste des candidats républicains. M. Bryan déclare, en outre, qu'il préférerait risquer l'influence qu'un président peut exercer sur le service civil que de s'exposer à perdre l'influence que les propriétaires de chemins de fer peuvent exercer sur leurs employés. Durant l'année, deux condamnations ont été obtenues pour contravention à la loi du service civil contre les souscriptions politiques, et plusieurs démissions ont été faites parce qu'on s'était mêlé de politique. Le rapport de la commission ajoute: "Maintenant que les hommes de tous les partis sont admis sur un pied d'égalité aux examens et que les fonctionnaires publics peuvent voter librement suivant leurs opinions, la pression politique exercée sous diverses formes et les souscriptions électorales n'ont plus de raison d'être, et la cessation de l'esprit de parti chez les adhérents de l'un des grands partis politiques inspirera, comme conséquence, de la tolérance chez les adhérents de l'autre parti". Il y a environ 337,000 fonctionnaires dans le service civil, et sur ce nombre 196,918 ont subi des examens. Durant l'année dernière, 1,500 différentes positions ont été classifiées par ordre du président. Durant les douze mois compris dans le rapport, 136,108 personnes ont subi des examens; 99,261 personnes ont reçu leur certificat de compétence, et 44,712 ont été nommées à des positions. Ces chiffres accusent une augmentation de 14,047 dans le nombre des examens subis. Beaucoup de nominations n'ont pas été acceptées, et la commission se plaint de ce que le nombre des refus a rendu inutile une grande partie de ses examens. Le rapport ajoute que les ministères, au lieu d'obtenir dans le service civil les meilleurs sujets de la liste des personnes examinées, il n'y a que ceux qui ont le moins réussi dans les affaires qui se réfugient dans ce service.

Puis, les membres du service civil, à Washington, sont tirés des divers Etats et territoires en proportion de la population de chacun de ces Etats, ou Territoires. Au-

cune cité, ou ville ne monopolise les nominations au service civil. Quand des vacances se produisent, la commission s'enquiert de la représentation de chaque Etat dans le service civil, afin de maintenir la représentation proportionnelle. Voilà quelques données qui nous donnent une idée de ce qui se fait ailleurs pour le service civil, et il serait; peut-être, à propos de faire, ici, une enquête sur ces données. Il ne me reste plus qu'une couple d'observations à faire. La première, c'est que, en adoptant la proposition que j'ai mise devant la Chambre, le Sénat augmentera la somme de ses travaux, et il se mettra en état de procurer de l'assistance aux membres de la Chambre des communes et au gouvernement par les suggestions qu'il pourra leur faire. Puis ce surcroit de travail fortifiera en même temps sa propre position. M. Asquith, dans un discours qu'il a prononcé récemment en Angleterre, a fait cette remarque :

Après une longue période, toute société est jugée et l'opinion que l'on se forme d'elle est basée sur le minimum des travaux, au point de vue matériel et moral, qu'elle s'impose.

Le commentaire que j'ai à faire sur cette remarque s'infère peut-être de ce que j'ai déjà dit ; mais je dirai encore que l'utilité du Sénat et sa réputation grandiront ou baisseront selon l'usage qu'il saura faire de ses fonctions ; selon l'application qu'il apportera dans l'étude des diverses branches de la législation comprises dans les limites de sa juridiction.

L'honorable M. DAVID : L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui poser une question ? Il a fait allusion à un discours fait par M. Paterson. Je n'ai pu comprendre parfaitement ce qu'il a dit. Puis-je lui demander si ce discours a été prononcé à la suite d'un dîner ?

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je regrette de ne pas avoir été présent, et de n'avoir pas, par conséquent, participé aux douceurs de ce dîner, ou de n'avoir pas entendu, moi-même, ce discours.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : Je ne veux pas retenir la Chambre par un discours sur le présent sujet ; mais je veux simplement appeler l'attention de la Chambre sur ce passage remarquable d'un discours prononcé par M. Paterson. Le comte rendu de son discours se lit comme suit :

L'opinion de M. Paterson sur le Sénat.

(Spéciale à l' " Evening Journal ").

Windsor, 25 février.—L'honorable Wm. Paterson et l'honorable Adam Beck furent les principaux orateurs au goûter donné, hier soir, par la chambre de commerce de Windsor. Le ministre des douanes souleva ses auditeurs en représentant le Sénat comme un corps composé de vieillards qui passent une vie sereine à rêver sur leurs sièges, sans être jamais dérangés par les tempêtes des luttes politiques; qui n'ont à redouter ni les élections, ni les résultats de celles-ci, et dont le seul devoir est de reviser une législation adoptée trop précipitamment et imparfaitement mûrie par les membres de la Chambre basse.

M. Paterson s'est abstenu d'entrer dans le vif des questions politiques du jour.

Tout d'abord, l'honorable ministre en question a fait dans cette boutade une fausse représentation. Je puis lui citer les noms de deux hommes éminents de la Nouvelle-Ecosse qui ont refusé des sièges de sénateur—M. Blackadar, rédacteur et propriétaire de l' " Acadian Recorder ", et M. Currie, de Windsor—et il y a, je crois, des exemples analogues dans la province du Nouveau-Brunswick où un siège de sénateur a été refusé. Si ces remarques impertinentes eussent été faites par un novice, ou un nouveau membre de la Chambre des communes, je ne m'en occuperais aucunement ; mais elles sont tombées des lèvres d'un membre du gouvernement et atteignent même les ministres qui représentent le gouvernement dans le Sénat. C'est pourquoi elles méritent d'être relevées et sévèrement censurées par cette Chambre. Ces remarques ne peuvent être justifiées sous aucun rapport et elles sont des plus injustes. Ces remarques de M. Paterson, je le répète, atteignent ses propres collègues qui siègent dans le Sénat et qui en font l'ornement, et en voulant rabaisser le Sénat, M. Paterson s'attaque à un corps supérieur à la Chambre des communes. Je ne pourrais affirmer si cet honorable ministre, dans le cas où il serait vaincu dans son comté aux prochaines élections, ne serait pas heureux de frapper à la porte du Sénat en demandant son admission. Je regrette que mon honorable ami et homonyme qui a attiré, le premier, l'attention sur cette remarque impertinente, l'ait fait si légèrement. Quant à moi j'ai voulu appeler l'attention de la Chambre sur une

remarque faite par un membre du gouvernement et qui injurie non seulement le Sénat, mais encore les membres du gouveriement qui siègent dans cette dernière Chambre. Je crois que l'honorable secrétaire d'Etat devrait s'empresser de demander à son collègue des explications sur la remarque impertinente et indigne d'un gentilhomme qu'il a faite au sujet du Sénat.

L'honorable M. SULLIVAN : Je désire déclarer que je seconde la motion de l'honorable sénateur de Middlesex, parce que je ne crois pas qu'il ait encore choisi son secondeur. J'approuve si entièrement l'attitude qu'il a prise dans le Sénat depuis qu'il y siège—attitude si indépendante et si exempte de tout esprit de parti—que je me suis senti très heureux d'avoir une occasion d'appuyer sa proposition. Le discours éloquent qu'il a prononcé est rempli de renseignements précieux, que l'on partage ou non son opinion, chacun de nous doit reconnaître avec satisfaction la profonde érudition qui caractérise son discours ; ses connaissances variées, son esprit laborieux ; jusqu'à quel point il est familier avec tous les sujets qui intéressent le Canada et la grande attention avec laquelle il les a étudiés. Son discours m'a particulièrement impressionné, parce que, moi aussi, je crois que l'esprit qu'il faut avant tout développer dans le Sénat est l'esprit d'indépendance. Dès que les liens de parti seront disparus du Sénat, ce corps s'élèvera à une position plus élevée que celle qu'il occupe, aujourd'hui. Je ne vise personne en particulier en faisant cette remarque. J'exprime simplement mon opinion pour ce qu'elle vaut. Je regrette beaucoup de n'être pas prêt à discuter la présente motion aussi à fond qu'elle le mérite, et je n'exprime ces quelques mots que comme simple secondeur de la motion.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur, de Halifax, a fait allusion à moi en relevant une remarque faite par un de mes collègues pendant un dîner offert par la Chambre de commerce, Windsor. Cette réunion, je crois, n'avait aucun caractère politique. M. Paterson, l'auteur de la remarque en question, ne pouvait, par suite, aborder les questions politiques. Cette circonstance lui enleva tous les sujets qu'il connaissait le mieux, et c'est ce qui, probablement lui inspira l'idée de faire sur un ton badin une digression sur le Sénat. Je suis tout-à-fait convaincu que, si M. Paterson était interrogé sur cet incident, il exprimerait le regret de ce que ses paroles à l'adresse du Sénat aient été rapportées. Plusieurs d'entre nous se servent souvent en parlant d'expressions qu'ils ne destinent pas à la presse. Toutefois, les opinions des hommes publics sont la propriété du public et les membres du parlement ont le droit de s'en emparer et de saisir l'occasion qui leur permet de les critiquer ; mais je suis sûr que la remarque en question n'exprime aucunement la pensée sérieuse de l'honorable M. Paterson.

Pour ce qui regarde la proposition et le discours de l'honorable sénateur, de Middlesex (l'honorable M. Ross), comme personne ne semble désirer prendre maintenant la parole sur le sujet traité par cet honorable sénateur, je ne me propose pas de faire un long discours. L'honorable sénateur, de Middlesex, a été applaudi par le Sénat quand il a repris son siège. Ce fait lui prouve que, quand il se lève pour prendre la parole, ses opinions sont toujours écoutées avec une très grande attention et un vif plaisir, parce que nous savons tous qu'il étudie à fond tous les sujets qu'il soumet au Sénat. Ses opinions embrassent invariablement tous les aspects des questions qu'il traite, et il ne laisse rien à dire à ceux qui le suivent. Que nous partagions son opinion, ou non, il est tellement maître des sujets qu'il discute, que ses appréciations et jugements servent de flambeau dans la voie qu'il nous ouvre. D'après le souvenir que j'ai de l'histoire du Sénat, chaque fois qu'il s'est agi de questions très importantes auxquelles s'intéressait le public, le Sénat a nommé un comité pour les étudier. Il y a plusieurs années—c'est-à-dire, il y a quelques vingt-cinq ou trente ans— le Sénat nomma un nombreux comité qui employa une session et plus à faire une enquête sur nos terres incultes. Il y a de cela un quart de siècle, et les hommes ont oublié cette enquête. L'année dernière, un autre comité fut nommé pour faire une enquête sur le même sujet, et ce comité recueillit une masse de renseignements supplémentaires qui sont maintenant utilisés par le gouvernement et le public, et qui attirent l'attention sur les

ressources naturelles que renferme la région septentrionale du Canada. Dans d'autres occasions—et dans une particulièrement, que ma mémoire a retenue—quand j'occupais un siège de la gauche—un comité du Sénat fut nommé—comité, naturellement, hostile au gouvernement d'alors—pour faire une enquête sur les dépenses du Canada. Les circonstances justifiaient probablement cette enquête, et toute une session, je crois, fut consacrée à discuter les extravagances de l'administration Mackenzie.

Je n'ai pas besoin de faire allusion à d'autres occasions dans lesquelles le Sénat a nommé des comités spéciaux pour faire des enquêtes sur des sujets qui préoccupaient alors l'attention du public.

A mon avis, le fait de nommer des comités spéciaux pour étudier les onze sujets différents mentionnés dans la motion de mon honorable ami jetterait du discrédit sur le Sénat plutôt que d'être un acte de sagesse et de prévoyance élevant aux yeux du public le niveau de l'utilité de cette Chambre. Ces onze comités accapareraient pour ainsi dire l'administration des affaires publiques, ou se substitueraient pratiquement au gouvernement du jour, puisque sur tous les sujets tombant dans le domaine d'action de ces onze comités, le gouvernement a toujours annoncé jusqu'à présent la politique qu'il avait l'intention de suivre. Prenez, par exemple, l'immigration et le travail. Nous dépensons actuellement beaucoup plus d'un million de piastres par année pour amener des immigrants au Canada. Les journaux, la Chambre des communes et le Sénat, lui-même, peuvent discuter la question de savoir si la politique d'immigration et le mode adopté par le ministère de l'Intérieur pour attirer ici les immigrants est le meilleur ou non. Prenez aussi nos relations commerciales et industrielles du Canada. Nous avons un ministère du Commerce et de l'Industrie. Il recueille à grands frais une masse de renseignements qui sont, chaque semaine, répandus dans tout le pays parmi les hommes d'affaires. Ceux-ci se font représenter de différentes manières par des agents partout où ils font du commerce. Ils en ont en Angleterre, en Australie, en France et dans d'autres pays. Ces agents s'emploient à trouver les endroits où les produits du Canada peuvent être le plus avantageusement placés. Le Sénat ne pourrait supposer qu'il fût en état de jeter une lumière nouvelle sur ce sujet, à moins qu'une somme très considérable d'argent n'eût été préalablement votée pour faire face aux dépenses qu'entraînerait le comparution d'experts et de témoins devant le comité spécial.

Puis, prenez encore le rapport des explorations géologiques sur les ressources minières du Canada. Je le demande : qui de nous pourrait jeter quelque lumière sur ce sujet sans chercher ses renseignements dans le volume publié par le bureau géologique ? Les explorations géologiques du Canada ont fait de très grands progrès, et elles sont hautement appréciés par les spécialistes et savants du dehors. Or, ce serait de la présomption de notre part—pour ne pas me servir d'une expression contraire à la dignité de la Chambre—que de vouloir décider si nos spécialistes, nos hommes de science, adoptent ou non une bonne méthode pour faire connaître les diverses conditions géologiques des différentes parties du Canada. Quant à la question des explorations côtières, etc., elle est sous le contrôle immédiat du gouvernement, et ce dernier a des experts chargés d'étudier à fond ce sujet. Ces experts sont attachés au service du pays depuis 25 ou 30 ans, et ils doivent certainement avoir sur cette question une connaissance plus approfondie que pourrait obtenir un comité spécial de cette Chambre.

Prenez aussi la question des pêcheries. Un comité spécial ne pourrait obtenir sur cette question d'autres renseignements que ceux que le gouvernement possède déjà ou peut se procurer. Cette question se rattache à des intérêts internationaux. Depuis des années des efforts sont faits pour soumettre les pêcheries ou fonds de pêche des deux côtés de la ligne internationale à des règlements uniformes. Le poisson ne reconnaît pas la domination du Canada ou des Etats-Unis. Il jouit de sa liberté dans les rivières et les lacs—que ces rivières ou ces lacs soient du côté canadien, ou du côté des Etats-Unis, et le sens commun fait comprendre aux experts des Etats-Unis et du Canada que les règlements de pêche—quels qu'ils soient—et ils sont, sans doute, les meilleurs possibles—doivent être uniformes dans les deux pays voisins. Cette proposition est si évidente qu'elle n'a pas

besoin d'être démontrée. J'espère que le jour n'est pas éloigné où les deux pays auront des règlements de pêche uniformes sur les deux côtés de la ligne internationale. Le Canada a été certainement en tout temps des plus disposés à prendre les mesures requises pour prévenir l'épuisement complet des fonds de pêche, et à s'entendre avec ses voisins du sud sur l'adoption de règlements unformes et communs pour la protection des pêcheries, tout en accordant en même temps aux amateurs de sport et aux pêcheurs un accès raisonnable aux pêcheries.

Pour ce qui regarde l'administration du service civil, la Chambre sait qu'une commission chargée de faire une enquête sur ce sujet a été nommée, et que son rapport est attendu incessamment. Je suis tout à fait incapable de prévoir quel sera le contenu de ce rapport, ou quels sont les changements que recommandera cette commission. J'admets que notre service civil est susceptible d'être amélioré ; mais la question de cette amélioration demande de longues études, et il vaut mieux que je m'abstienne maintenant d'aborder le fond de cette question. Quant à la question de l'hygiène publique et à celle de l'inspection des substances alimentaires, ce sont là des sujets qui se rattachent à la santé et la vie de chaque particulier. Je ne soulèverais aucune objection contre la nomination d'un comité spécial chargé d'étudier ces deux questions. Il pourrait, je crois, obtenir beaucoup de renseignements qu'il n'était pas possible d'obtenir avant aujourd'hui, et que l'on n'a pu utiliser. Dans tous les cas, ce comité pourrait attirer l'attention sur ce qu'il croirait utile de faire connaître. J'ai, peut-être, des opinions trop avancées sur ces deux questions de l'hygiène publique et de l'inspection des substances alimentaires ; mais je reconnais que le public a besoin de beaucoup plus de renseignements sur ces questions qu'il n'en possède maintenant et que l'obtention de ces renseignements supplémentaires lui serait des plus utiles. Après ces quelques observations, je me permettrai de conseiller à mon honorable ami (l'auteur de la motion) de limiter sa proposition, à titre d'expérience, à la nomination de comités chargés de s'occuper de l'agriculture et des forêts ; de l'immigration et du travail de l'hygiène publique et de l'inspection des substances alimentaires. Ce sont là autant de sujets sur lesquels le public n'est pas suffisamment renseigné. Pour ce qui regarde les forêts, mon opinion sur ce sujet est fixée depuis plus de trente ans. Je fus alors appelé à remplir la charge de commissaire des terres de la couronne dans Ontario, et il me fut donné de connaître l'énorme valeur de nos terres boisées. Je fis ce que je pus alors, pour créer des réserves de terres forestières, parce que j'avais remarqué dans d'autres provinces du Canada un affreux gaspillage des forêts. Les provinces situées à l'est d'Ontario seraient les régions les plus riches du monde, si elles avaient administré économiquement leurs forêts. Je me rappelle le grand feu de forêts du Nouveau-Brunswick, qui se propagea jusqu'à la ville de Prescott, et dura une grande partie de l'été—les flammes suivant la vallée du Saint-Laurent sur une étendue de sept ou huit cent milles, et détruisant du bois évalué à des millions et millions de piastres. Je mentionne ce fait comme un simple incident. Il y a une masse de nouveaux renseignements à recueillir sur la question forestières, et cette question intéresse d'autant plus le pays que l'avenir de son commerce de transport ; l'avenir de ses ressources agricoles ; l'avenir de son approvisionnement de bois dépend entièrement, aujourd'hui, de la question de savoir si nous sommes prêts à protéger et réserver jusqu'à un certain point le reste de forêts qui existe. Ce reste ne représente plus qu'un misérable fragment. Ceux qui ont visité certaines parties de notre province, ont pu voir de leurs yeux l'immense perte de bois causée dans cette province par des feux allumés par la négligence—perte évaluée à des millions. Mais la Chambre est en état d'apprécier aussi bien que moi l'importance de cette question. Nous reconnaissons tous que nous ne saurions insister trop fortement sur l'importance qu'il y a de protéger nos forêts. Dans tous les lieux où les forêts sont disparues, il y a des inondations, le printemps ; tous les cours d'eaux se gonflent et débordent. Leur cours est même changé par suite de l'énorme volume de leurs eaux, et des semaines se passent avant que toutes ces eaux rentrent dans leur lit normal. La rivière Ottawa, vis-à-

vis la ville d'Ottawa, s'élève de vingt pieds au-dessus de l'étiage. Si nous améliorions la navigation entre Ottawa et Montréal, nous pourrions, personne n'en doute, conserver ce volume d'eau au moyen d'une dépense très modérée. Voilà autant de points sur lesquels les hommes publics ont besoin d'être renseignés. Ils ne peuvent en apprécier toute l'importance tant que des démonstrations techniques ne sont pas mises sous leurs yeux. Pour revenir aux onze comités proposés dans la motion, si mon honorable ami voulait en réduire le nombre, et commencer par la nomination d'un plus petit nombre de comités, comme je le lui ai conseillé, il y a quelques instants, ce début ne l'empêcherait pas, plus tard, à mesure que le champ d'action du Sénat s'élargirait, de demander la nomination d'autres comités pour répondre aux nouveaux besoins. Commençons par un seul essai limité à recueillir des renseignements utiles au pays. Je demande à mon honorable ami de bien vouloir consentir à limiter sa proposition à la nomination de comités devant seulement commencer par s'occuper de l'agriculture et des forêts, de l'immigration et du travail. de l'hygiène publique et de l'inspection des substances alimentaires.

L'honorable M. LOUGHEED : Avant que mon honorable ami (l'honorable sénateur de Middlesex, M. Ross) réponde à ce qui lui est demandé par l'honorable leader de la Chambre, je tiens à le féliciter sur le discours très élaboré et très intéressant par lequel il a fait connaître à la Chambre ses vues sur les importants sujets que comporte sa motion ; mais je ne puis le féliciter pareillement sur la position peu confortable dans laquelle veut le placer l'honorabe leader de la Chambre relativement à sa motion. L'honorable leader de la Chambre accueille sa proposition avec de l'eau froide. L'honorable sénateur de Middlesex se rappelle probablement que. durant son administration comme premier ministre d'Ontario, comment le régime de l'eau froide fut reçu dans certaines parties de cette province. Cette métaphore est une expression familière, dont l'application est facile à saisir. J'ajouterai que les commentaires faits par l'honorable leader de la Chambre sur les divers sujets de la motion n'ont pas manqué d'humour. L'honorable leader de la Chambre a paru croire que charger des comités spéciaux du Sénat de s'enquérir des différents sujets qui tombent dans les attributions des divers ministères serait de la part du Sénat faire œuvre de surérogation, et l'honorable leader du Sénat s'est montré quelque peu humoriste, selon moi, en tâchant de faire croire à la Chambre que le fonctionnement des comités demandés par la motion serait tout simplement une usurpation des attributions des divers ministres, ou l'équivalent d'une substitution de ces comités aux ministères que je viens de mentionner. Toutefois, mon honorable ami a paru disposé à faire des concessions et à sacrifier plusieurs ministères. D'abord, celui de l'Agriculture en permettant à un comité spécial de s'occuper des sujets relevant de ce ministère ; mais ces sujets n'ont pas paru le préoccuper autant que ceux relevant des autres ministères. L'honorable ministre est disposé aussi à sacrifier à un comité spécial le ministère du revenu de l'Intérieur, puisque l'hygiène publique et l'analyse des substances alimentaires, confiées à ce comité spécial, relèvent actuellement de ce ministère. Je ne sais si ces concessions satisferont entièrement l'honorable sénateur de Middlesex ; mais il faut prendre note que le gouvernement est disposé à coopérer avec le Sénat à la tenue d'enquêtes sur les sujets concernant l'agriculture et le revenu de l'intérieur.

L'honorable M. SCOTT : Et les forêts.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable ministre concède aussi la question forestière. Le débat qui a eu lieu récemment dans la Chambre des communes a persuadé mon honorable ami qu'il fallait protéger nos forêts. On a disposé d'une partie de nos forêts avec si peu de discernement, que même le feu est un ennemi des forêts moins à redouter pour ce précieux domaine que d'autres éléments qui menacent actuellement de les envahir de nouveau, et qui paraissent être favorisés par le gouvernement. L'honorable sénateur de Middlesex, je l'espère, tiendra énergiquement à ce qu'un comité spécial soit nommé pour étudier convenablement la question des forêts, ou d'aviser aux moyens

de protéger davantage celles que nous voulons réserver.

Puis, la même chose pourrait se dire de nos ressources minières ; mais l'honorable leader de la Chambre tient plus à l'administration des terrains houillers qu'à celle de nos forêts. Sans m'arrêter plus longtemps sur la partie joviale de la critique faite par l'honorable ministre dirigeant, qu'il me soit permis de dire que les suggestions que comporte la motion de mon honorable ami, de Middlesex, pourraient être suivies très avantageusement par le Sénat. Des membres du Sénat se sont plaints considérablement, durant la présente session, de ce qu'ls ne faisaient pas partie des comités permanents de cette Chambre. L'adoption de la proposition qui est maintenant devant nous procurerait de l'emploi aux honorables membres dont les services ne seraient pas requis dans d'autres comités. Ils pourraient occuper leurs loisirs à l'étude des divers sujets indiqués dans la motion de mon honorable ami.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons dire avec une certaine satisfaction que les enquêtes faites jusqu'à présent par les comités de cette Chambre sur des sujets particuliers, ont attiré considérablement l'attention de la presse et du public. Je puis citer deux ou trois enquêtes faites par le Sénat et auxquelles le public s'est beaucoup intéressé. L'enquête faite, par exemple, lors de la dernière session, sur les ressources naturelles du district de la Baie d'Hudson, a été l'objet d'une grande attention dans le public, et produira un grand bien. Il n'y a donc aucune raison pourquoi des petits comités spéciaux du Sénat ne seraient pas nommés pour faire des enquêtes sur les divers sujets suggérés dans la présente motion, et je serais vraiment très heureux si l'honorable sénateur de Middlesex pouvait modifier sa proposition de manière que le Sénat put réaliser les suggestions qu'elle contient.

Mon honorable ami (l'honorable leader de la Chambre) a cru devoir donner des explications sur une remarque attribuée au ministre des Douanes. Notre attention a été attirée par la presse sur un discours prononcé, l'autre soir, par ce ministre, et dans lequel il aurait fait certaines allusions au Sénat. Le compte rendu de ce discours nous assure que cet honorable ministre se trouvait dans cette circonstance dans une veine d'humour excellente et en pleine jouissance de son excellente voix. Le Sénat doit se féliciter d'avoir pu fournir, dans cette occasion, à l'honorable ministre en question un sujet sur lequel ce dernier ait pu exercé sa verve humoristique. Le ministre des Douanes n'a pas souvent l'occasion de manifester ainsi sa bonne humeur, et il fait bien de ne pas en laisser passer une seule sans en profiter, serait-ce toujours aux dépens du Sénat. J'ai été surpris, toutefois, d'entendre dire par mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, que l'allusion faite au Sénat par son collègue provenait du fait que ce dernier n'avait rien à dire. Dans un moment de candeur et de franchise, mon honorable ami admet que le ministre des Douanes n'avait rien autre chose à dire aux membres de la chambre du commerce de Windsor et à leurs hôtes de Détroit que de leur parler du Sénat. Il est malheureux que le seul sujet que le ministre des Douanes pût discuter dans cette circonstance devant les représentants des Etats-Unis ait été celui qu'il a choisi pour donner libre cours à sa verve oratoire. Mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, nous assure, toutefois, que son collègue n'a pas voulu réellement dire ce qui apparaît dans ses remarques sur le Sénat. Dans ces circonstances, nous devons accepter l'explication donnée par l'honorable secrétaire d'Etat, et nous contenter de suggérer au ministre des Douanes de ne pas négliger, dans une autre occasion analogue—si jamais elle se présente à l'avenir —de se préparer d'avance pour être en état de parler sur un sujet autre que le Sénat. En conclusion je désire assurer mon honorable ami, (l'honorable sénateur de Middlesex), que tout ce que je pourrai faire pour l'aider à atteindre le but qu'il vise dans sa motion, je le ferai très volontiers.

L'honorable M. BEIQUE : Je partage beaucoup les opinions exprimées par l'honorable sénateur de Middlesex. Nous pouvons n'être pas tous d'accord sur l'à-propos de nommer tous les comités énumérés dans sa motion ; mais, en somme, mon honorable ami a droit à notre gratitude pour avoir soulevé cette importante question. Depuis que je suis membre du Sénat j'ai

eu, moi-même, la pensée de proposer quelque chose de ce genre ; mais je n'ai pas voulu prendre l'initiative avant d'avoir acquis plus d'expérience. L'honorable leader de la gauche n'a pas besoin de craindre que ces comités spéciaux ne travaillent pas toujours harmonieusement avec les divers ministères. Ils auront pour objet de travailler harmonieusement avec les divers ministères ; d'aider ceux-ci à résoudre les questions. Par exemple, une question importante a été soulevée, hier, par l'honorable sénateur de Wellington, et cette question était un sujet dont un comité spécial du Sénat eût pu être saisi. Ces comités spéciaux pourraient être nommés non seulement pour la durée d'une simple session ; mais ils pourraient s'ajourner d'une session à l'autre pour recueillir tous les renseignements nécessaires ; se mettre ainsi en état de tenir le Sénat au courant du résultat de leurs travaux et de donner à l'opinion publique une direction convenable. J'approuve le principe que comporte la motion, et je crois que nous devrions nommer le nombre de comités dont nous avons besoin pour atteindre le but visé par la motion. Il n'est pas nécessaire que tous ces comités spéciaux soient précisément ceux mentionnés dans la motion. L'on pourrait en supprimer quelques-uns et les remplacer par d'autres ; mais l'idée de l'auteur de la motion est, suivant moi, excellente.

L'honorable M. POIRIER : Je propose l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

"ARMY ACT" ET LES "KING'S REGULATIONS".

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY : Je demande :

1. A quelle classe de militaires le département de la Milice est-il tenu de faire une distribution gratuite de l'Army Act et des King's Regulations du Royaume-Uni?
2. Combien de copies de chacun de ces livres sont en somme ainsi distribuées gratuitement?

L'honorable M. SCOTT : La réponse du département est celle-ci : A la première question : Les règlements du Roi ("King's Regulations") et les ordres de la milice, de 1904, contenus dans la loi concernant la milice, ont été distribués à tous les officiers —brevetés et non commissionnés d'état-major de la troupe permanente, ainsi qu'à tous les officiers commandant les unités de régiments, adjudants, payeurs et quartiers-maîtres. Les "Règlements du roi" de l'armée, de 1904, ont été distribués à tous les officiers—brevetés et non commissionnés de la troupe permanente.

La réponse à la seconde question est celle-ci : 208 exemplaires des règlements du roi et des ordres de la milice. de 1904, contenant la loi concernant la milice, et 347 exemplaires des règlements du roi de l'armée ont été distribués gratuitement.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre sera-t-il assez bon de renvoyer cette réponse au département, et de prier ce dernier d'avoir la complaisance de répondre aux questions que je pose ? Je n'ai pas dit un seul mot de la loi concernant la milice. J'ai demandé l' "Army Act".

DEBATS DU SENAT

MOTION.

L'honorable M. WILSON : Je propose :

Qu'un ordre du Sénat soit donné pour un état détaillé des dépenses encourues, durant les trois dernières années, au sujet des rapports résumés des Débats du Sénat, tels que fournis par le sténographe spécial de cette Chambre, indiquant aussi les termes et conditions du contrat intervenu entre le Sénat et le sténographe actuel.

Bien que j'aie demandé l'état mentionné dans cette motion. mon but n'est pas de blâmer le comité des débats, ni celui qui est chargé de faire le rapport résumé en question pour la presse. On a dit à diverses reprises que le coût de ce rapport était hors de proportion avec les faibles avantages que l'on en tirait. Les journaux ne le publient pas tel qu'il est préparé, et, apparemment, ne désirent pas faire connaître ce qui se passe dans le Sénat. Il s'ensuit que la somme payée pour la préparation de ce rapport est plus élevée qu'elle ne devrait réellement l'être. Nous payons au reporter qui en est chargé la somme de $40 par semaine, même quand la Chambre siège très peu, ou s'ajourne pendant des semaines. Ne pourrait-on pas adopter un autre moyen de populariser le Sénat et faire arriver ses débats devant le public

de manière que ces débats puissent nous faire honneur. C'est pourquoi j'ai demandé la production de l'état mentionné dans ma motion, et lorsque je l'aurai, nous serons, peut-être, en état de faire certaines suggestions au Sénat pour améliorer l'état de choses actuel. Nous ne pouvons nous attendre à ce que, sous l'application de l'arrangement qui fonctionne actuellement, le Sénat reçoive de la part du public cette considération à laquelle il a droit. Le comité des débats est revêtu, ou prétend être revêtu du pouvoir absolu de nommer le reporter qu'il juge à propos de choisir et de fixer son salaire. Naturellement, ce que fait le comité des débats doit recevoir ensuite l'approbation du Sénat. Les nominations d'autres employés du Sénat doivent être faites, au contraire, par le comité de l'économie interne.

La motion est adoptée.

COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

INTERPELLATION

L'honorable M. LANDRY : Je demande :

1. Combien de séances a tenu la commission du service civil nommée par le Gouvernement?
2. A quels endroits et combien à chaque endroit?
3. Quand le Gouvernement espère-t-il avoir un rapport de ladite commission?
4. Le Gouvernement a-t-il pris quelques mesures, ou tenté quelques démarches, pour faire comprendre à cette commission que son rapport est attendu depuis longtemps?

L'honorable M. SCOTT : Le nombre total des séances tenues par la commission est de 140. Sur ce nombre 125 ont été tenues à Ottawa ; cinq à Montréal ; cinq à Québec, et cinq à Toronto.

L'honorable M. LANDRY : Et qu'est-ce qu'il y a à dire au sujet du rapport ?

L'honorable M. SCOTT : Le rapport de cette commission est attendu de jour en jour. Je ne puis dire au juste quand nous l'aurons. Je ne puis l'arracher des mains de la commission. Elle sait que le public et le parlement désirent en prendre connaissance. L'honorable sénateur ne suppose pas que le gouvernement puisse contraindre une commission de faire un rapport ?

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre n'a pas répondu à la dernière question.

L'honorable M. SCOTT : Nous lui avons demandé quand elle pourra faire son rapport, et elle nous l'a promis à diverses reprises. Je crois qu'il est maintenant sous presse.

L'honorable M. LANDRY : J'ai demandé si le gouvernement avait pris des mesures pour faire comprendre à la commission que son rapport est attendu depuis longtemps ?

L'honorable M. SCOTT : Et j'ai répondu, l'autre jour, que le gouvernement avait demandé à la commission quand son rapport serait présente, et qu'elle nous avait promis à diverses reprises qu'il le serait incessamment.

La dernière réponse que j'ai reçue d'elle annonce que le rapport était alors sous presse.

PRESENTATION D'UN BILL.

PREMIERE LECTURE.

Le bill suivant est lu une première fois :

Bill (AA) intitulé : " Loi pour faire droit à Andrew Walker ".—(L'honorable M. Frost.)

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

REPRISE DU DEBAT.

L'ordre du jour est la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Casgrain :

REMISE DU DEBAT.

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'importance qu'il y a de construire prochainement le canal de la baie Georgienne, et qu'il demandera au Gouvernement si le rapport de l'exploration de cette voie fluviale sera soumis au Sénat durant la présente session, ayant été lu.

L'honorable M. BELCOURT : Je propose que l'ordre du jour soit rescindé, et qu'il soit réinscrit comme le premier ordre du jour de demain.

Des VOIX : Non, non ; qu'il soit appelé, demain, d'après l'ordre régulier.

L'honorable M. SULLIVAN : Je veux prononcer sur ce sujet un discours qui contiendra des arguments nouveaux et propres à intéresser le Sénat. C'est une question que j'ai beaucoup étudiée, et si elle est renvoyée jusqu'après l'ajournement, mon discours sera inutile. Le sujet a été discuté tout dernièrement dans la Chambre des

communes, et si personne, ici, n'a rien à dire maintenant sur ce sujet, ce seront certains membres de la Chambre des communes qui auront eu le dernier mot sur la question, et l'occasion de poser convenablement celle-ci devant le public sera perdue.

Je ne veux pas dire que mes remarques seront conçues dans un sens opposé au magnifique discours prononcé sur ce sujet par l'honorable sénateur DeLanaudière ; mais je tiens à ce que le présent ordre du jour ait priorité sur le feuilleton de demain.

Des VOIX : Non, non.

L'honorable M. SULLIVAN : Eh bien, je proposerai, demain, qu'aucun ajournement du Sénat n'ait lieu tant que tous les sujets inscrits sur le feuilleton des ordres du jour n'auront pas été tous discutés.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures.

SENAT.

Séance du jeudi, 27 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

UN AJOURNEMENT.

L'honorable M. BAIRD propose :

Que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il reste ajourné jusqu'au 5 mars.

Il dit : Si je comprends bien, quelques sénateurs ont laissé entendre qu'il n'y aurait pas de séance le Mercredi des Cendres, et ils voudraient que l'ajournement fût en conséquence plus long.

L'honorable M. CLORAN : Je seconde la motion, avec l'entente qu'un amendement sera proposé.

L'honorable M. PERLEY : J'ai l'honneur de proposer, en amendement, secondé par l'honorable M. Owens, que le Sénat reste ajourné jusqu'au 10 mars.

L'honorable M. DAVIS : Je préfère appuyer l'amendement proposé par l'honorable sénateur de Wolseley. Je crois qu'il n'est que just que nous, sénateurs des provinces de l'Ouest, ayons la chance d'aller dans nos foyers. Il y a longtemps que je suis ici, et nos amis de l'autre Chambre nous ont donné peu de travail à faire. La montagne en travail n'a pas même accouché d'une souris.

Le PRESIDENT : Je demanderai à l'honorable sénateur de borner ses remarques aux travaux de cette Chambre-ci.

L'honorable M. DAVIS : Je veux établir une comparaison. Nous demandons un plus long ajournement, parce que le Sénat aura peu de besogne à faire durant deux ou trois semaines, à en juger par ce qui s'est fait jusqu'à présent. Cette Chambre-ci est prête à faire la besogne, mais aucune besogne ne lui vient de l'autre Chambre, et conséquemment nous avons peu à faire. Nous devrions blâmer ceux qui méritent d'être blâmés.

L'honorable M. ROBERTSON : Je désire approuver l'attitude qu'a prise l'honorable secrétaire d'Etat, quand cette motion a été faite. Il nous a dit qu'il s'attendait à ce que le traité français fût déposé dans cette Chambre dans un jour ou deux, et que nous devrions être ici quand il nous serait transmis. D'ailleurs, nous qui sommes obligés de rester, ici, nous ne désirons pas un long ajournement. D'ici au 5 mars est un espace de temps assez long, mais si nous devons rester ici jusqu'au mois de juillet prochain, nous devrons avoir un long ajournement à Pâques, alors que nous pourrons tous aller dans nos foyers. Je m'oppose absolument à l'amendement.

L'honorable M. POWER : J'approuve absolument l'honorable sénateur de Georgetown et je désire attirer l'attention sur une autre chose. Généralement le Sénat s'ajourne après qu'il a disposé des ordres du jour. Aujourd'hui, bien que nous ayons beaucoup travaillé, un grand nombre de choses restent inscrites dans le cahier des avis, et il n'y a pas de raison d'ajourner, comme cela s'est fait souvent dans le passé. Ce que nous avons à faire c'est d'accepter l'ajournement proposé par l'honorable secré-

taire d'Etat et de continuer à travailler jusqu'à ce que nous puissions avoir un ajournement passablement long à Pâques.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Il a été passablement bien compris, aux dernières sessions, que la Chambre ne s'ajournerait que lorsque l'honorable leader de la Chambre nous aurait assuré qu'un ajournement ne retarderait pas la dépêche des affaires publiques. J'espère que l'amendement sera rejeté. L'ajournement de Pâques ne se fera guère attendre à présent.

Le Sénat se divise sur l'amendement qui est adopté par le vote suivant : Pour, 29 ; contre, 28.

L'honorable M. POIRIER : Je soulève un point d'ordre.

Le PRESIDENT : Cela pourra être discuté lorsque nous nous occuperons des ordres du jour.

REGLES DU SENAT.

L'honorable M. DAVIS propose :

De modifier la règle 128, en substituant les mots "demandé par deux membres du Sénat", à ceux de "si le Sénat en ordonne autrement", de façon à ce que ladite règle se lise comme suit:

128. A moins que deux membres du Sénat le demandent, un bill privé, sur lequel un comité permanent ou spécial a fait rapport, ne sera pas référé au comité de toute la Chambre.

Et le greffier est requis de faire connaître ce changement projeté aux membres du Sénat.

Il dit : Cette motion contient le même principe que celui qui est formulé dans la motion faite par mon honorable ami de la Saskatchewan (l'honorable M. Douglas) et tendant à demander que les bills d'intérêt public et d'intérêt privé, après avoir été rapportés du comité permanent, soient soumis au comité général de la Chambre. Lors de cette discussion, on souleva quelques objections contre la motion de l'honorable M. Douglas, parce que d'honorables sénateurs étaient d'avis que certains bills ne devaient pas être soumis au comité général de la Chambre. On nous dit que les sénateurs qui veulent avoir des renseignements sur ces bills peuvent les obtenir en assistant aux séances des comités qui les discutent.

Hon. M. POWER.

Je ferai cependant remarquer qu'il est absolument impossible que tous les membres de cette Chambre assistent aux séances des différents comités. Par exemple, deux ou trois comités peuvent siéger simultanément, et il serait impossible à un honorable sénateur d'être à trois endroits au même instant. Il devrait assister à la séance du comité dont il est un des membres, et il ne pourrait se procurer des renseignements relativement aux mesures soumises aux autres comités. Suivant la pratique suivie dans cette Chambre à présent, lorsque le président d'un comité présente un rapport, ce rapport est adopté, le bill est adopté aussi, et un grand nombre des honorables sénateurs n'ont pas l'occasion de discuter le bill à ce moment-là. Quelques honorables sénateurs nous disent que nous pouvons discuter les bills à leur deuxième lecture. Je suis certain qu'un grand nombre d'honorables sénateurs savent qu'ils ne peuvent obtenir beaucoup de renseignements à la deuxième lecture d'un bill. La plupart des bills qui sont présentés ici sont inscrits au nom de quelque honorable sénateur, qui s'en charge par bienveillance, et j'oserais dire que la moitié des bills présentés par quelque membre de la Chambre sont des bills qu'il connaît peu, et lorsque vient la seconde lecture de ces bills, lorsque nous sommes censés en adopter les principes, lorsque nous demandons à celui qui en est chargé de nous l'expliquer, il nous dit qu'il le connaît peu. Les promoteurs d'un bill sont les seuls qui le connaissent. Lorsqu'il est transmis à un comité, il y est disséqué, et vous apprenez tout ce qui est dit pour ou contre la mesure par ses défenseurs et ses adversaires. Les membres du comité peuvent connaître les faits, mais les autres sénateurs les connaissent peu. Tout ce que demande la résolution que j'ai soumise, c'est que si un ou deux sénateurs aimaient à discuter un bill rapporté du comité permanent, ils pourraient le faire en demandant que le bill soit soumis à un comité général de la Chambre. Je remarque qu'il y a dans le cahier des avis un amendement par l'honorable sénateur de De Salaberry. On a fait remarquer que si cette résolution était adoptée et si deux sénateurs pouvaient faire soumettre des bills au comité général de

la Chambre, cela aurait pour effet de leur permettre de faire de l'obstruction. Si deux sénateurs voulaient faire de l'obstruction et empêcher l'adoption d'une loi, ils pourraient le faire facilement en vertu des règles qui leur permettraient d'agir ainsi. Nos règles ont été revisées il y a un an, et l'on dira peut-être que nous ne devrions plus y toucher. J'ai entendu dire aussi que ces règles sont restées les règles du Sénat durant quarante années. J'ai lu quelque part, je ne sais où, qu'un philosophe avait dit que les hommes sages peuvent changer d'idées. D'autres hommes ne le peuvent pas.

Si les règles sont défectueuses et si nous pouvons les changer de manière à permettre que les lois soient plus longuement discutées, de manière à satisfaire la Chambre et le public, je ne vois pas pourquoi nous ne les changerions pas. Nos règles ne sont pas comme les lois des Mèdes et des Perses. Nous n'avons pas de lois qui devront toujours exister. Je dis que s'il est utile de changer une loi, nous devons la changer. Nous demandons seulement que si deux honorables sénateurs veulent discuter un bill qui a été soumis à la Chambre et demandent de le soumettre au comité général, ils puissent le faire. Il n'y a rien d'injuste en cela. Le parlement est libre, et nous avons le droit de discuter tout ce qui nous est soumis. Chacun a quelques idées, et quand un bill est discuté dans le comité général de la Chambre, où les sénateurs ont l'avantage de parler plus d'une fois, des propositions très bonnes et très utiles y sont toujours exprimées. Il ne peut être question d'obstruction, parce que je ne crois pas qu'un honorable membre de cette Chambre combattrait une mesure rien que pour le plaisir de la combattre. Il y a des bills qui sont et qui ont été adoptés dans cette Chambre et sur lesquels plusieurs sénateurs qui siègent autour de moi auraient aimé à faire quelques observations. Comme ces bills ne pouvaient être soumis au comité général de la Chambre, ils ne purent les discuter. Des lois concernant la province d'où nous venons ont été adoptés et les sénateurs représentant cette partie du pays n'ont pu les discuter. Ils ont le droit de proposer un amendement à tout article d'un bill qui concerne la partie du pays qu'ils représentent. Pour terminer, je dirai que si quelque honorable sénateur pense que deux sénateurs ne forment pas un nombre suffisant pour demander qu'un bill soit soumis au comité général, je serai prêt à augmenter le nombre, à le porter à trois ou quatre, si cela convient à mes honorables amis des deux côtés de la Chambre.

L'honorable M. WILSON : Je seconde la motion.

L'honorable M. CLORAN : J'approuve de tout cœur cette motion, pour deux raisons. D'abord ce n'est pas la première fois que j'approuve une telle proposition, et ensuite le public demande cela. Durant cette session et les sessions précédentes, les sénateurs qui ne font pas partie de certains comités ont eu occasion de demander pourquoi des explications n'étaient pas données sur des bills qui nous sont soumis Autrefois cette proposition fut combattue et rejetée. Cette année, un ou deux honorables sénateurs, qui semblent connaître les besoins du peuple et interpréter ses désirs, ont de nouveau demandé que les rapports des comités soient soumis au comité général de la Chambre, pour qu'ils y soient discutés à fond et que la lumière ne soit pas mise sous le boisseau. Voilà ce que j'ai fait. Je constate que le peuple du Canada, que nous sommes censés représenter, demande la même chose, et à l'appui de mes assertions, je citerai une journal, qui a le plus grande circulation des journaux du pays, qui se fait l'écho des sentiments du peuple à un plus haut degré que n'importe quel autre journal du Canada. Voici ce que le " Star " de Montréal dit :

DEUX ERREURS DU SENAT.

Le Sénat semble vouloir absolument créer dans le public l'impression qu'il est une corporation absolument indépendante. Après avoir rejeté, l'autre jour, une proposition tendant à décréter que les comités déclarant des travaux à l'avantage général du Canada doivent faire rapport de leurs raisons au comité général de la Chambre, il a de nouveau, mercredi, rejeté une motion ayant pour objet d'éloigner les solliciteurs, les cabaleurs, en exigeant que tous les bills d'intérêt privé venant du comité permanent soit soumis " au comité général de la Chambre ". La manière dont cela se ferait est claire. Quand un bill d'intérêt privé est accepté, sans beaucoup de discussion, du comité permanent de la Chambre, les solliciteurs, les cabaleurs, n'ont qu'à travailler auprès du petit comité; mais s'ils

devaient aller devant le comité général de la Chambre, les solliciteurs auraient plus de peine à s'assurer du vote de la majorité de tous les membres du Sénat.

Mais le Sénat a rejeté ces deux propositions ayant pour objet d'éloigner les cabaleurs. Il ne veut pas que son comité des chemins de fer soit obligé de faire rapport à tout le Sénat du résumé des raisons *pro* et *con* qu'il a entendues après qu'il a décidé de soustraire un chemin de fer provincial à l'autorité de.. .

Le PRESIDENT : Je désire attirer l'attention de l'honorable sénateur sur le fait qu'il ne peut lire un article de journal qui censure les délibérations de cette Chambre.

L'honorable M. CLORAN : Alors je ne le lirai pas. J'exprimerai les vues du journal comme étant les vues que je professe. Si un bill d'intérêt privé est adopté sans discussion, cela signifie que les intérêts du peuple sont méconnus, c'est que la Chambre a subi l'influence des solliciteurs.

L'honorable M. POWER : Pas du tout.

L'honorable M. CLORAN : Pas du tout ?

L'honorable M. POWER : Assurément que non.

L'honorable M. CLORAN : Il est probable que l'honorable sénateur dit : non ! sans savoir ce dont il parle.

L'honorable M. POWER : Je sais ce dont je parle. Je le sais mieux que l'honorable sénateur.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur le sait-il pour toute la Chambre ou pour lui-même ?

L'honorable M. POWER : Je soulève une question d'ordre. L'honorable sénateur a dit que les rapports des comités de cette Chambre sont obtenus par l'influence des solliciteurs. C'est une insinuation contre tous les membres des comités de cette Chambre, et conséquemment l'honorable sénateur s'écarte des règles.

L'honorable M. CLORAN : L'influence des solliciteurs peut parfois s'exercer justement; mais nous devons d'abord savoir si elle est juste.

L'honorable M. POWER : Oh ! non. J'insiste sur mon point d'ordre.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur ne peut pas faire allusion à ce qui se passe dans les comités, ni parler irrespectueusement de la conduite des sénateurs dans les comités, à moins qu'il ne porte une accusation directe contre eux.

L'honorable M. CLORAN : Je ne veux pas parler irrespectueusement de qui que ce soit. Cependant l'honorable sénateur d'Halifax prétend que je le veux. Je voudrais faire comprendre à l'honorable sénateur qu'il est souvent nécessaire que les solliciteurs exercent leur influence pour donner des éclaircissements relatifs aux bills qui sont présentée. Il est soumis à notre comité des bills que nous ne pourrions pas comprendre sans les explications que nous donnent les solliciteurs, les avocats intéressés dans la cause et les énateurs qui appuient le bill. Voilà une influence juste. Pourquoi l'honorable sénateur ne prétend-il pas que j'aie voulu que les bills subissent une influence indue ? Je ne me suis pas servi de ce mot. L'honorable sénateur d'Halifax est trop prompt à soulever des questions d'ordre sans aucune raison quelconque. Il est temps qu'il cesse de faire cela. Avec d'autres, je suis fatigué de sa manière de procéder.

L'honorable M. POWER : Je puis facilement comprendre que l'honorable sénateur soit fatigué des questions d'ordre plus que tout autre membre de la Chambre.

L'honorable M. CLORAN : Je n'ai jamais été obligé de retirer les paroles que j'ai prononcées.

Le PRESIDENT : Je demanderai à l'honorable sénateur d'observer, autant que possible, les règles, afin qu'il n'y ait pas de froissement entre les membres de la Chambre.

L'honorable M. CLORAN : Je puis être aussi doux qu'un agneau quand je ne suis pas attaqué, mais je ne veux pas que l'on me fasse dire ce que je n'ai pas dit. Je parle dans l'intérêt de la Chambre et dans l'intérêt du peuple canadien, et je suis prêt à prouver que la voix de l'opinion publique au Canada a condamné les votes qui ont été pris dans cette Chambre, il y a deux ou trois semaines. Son Honneur le président m'a dit que je ne pouvais pas citer des journaux, réflétant l'opinion publique, qui ont condamné ce qui s'est fait dans cette Chambre. Je m'incline, avec la plus grande humilité, devant la décision du président. Cette décision doit être respec-

tée pour le moment; mais si elle doit s'appliquer, à l'avenir, à toutes les discussions, assurément les débats seront abrégés considérablement dans cette Chambre-ci. Le Sénat a été, dans le passé, l'adversaire des intérêts publics. Aujourd'hui il pourrait racheter ses fautes en adoptant cette motion. J'établis une comparaison entre ce qui s'est fait et ce que j'espère voir faire aujourd'hui. L'honorable sénateur de la Saskatchewan demande à cette Chambre le droit de discuter des questions d'intérêt public sur lesquelles il n'a pas eu auparavant l'occasion d'exprimer une opinion ici ou ailleurs. Qu'est-ce que l'on peut objecter à cela ? Est-ce que les membres des comités qui font des rapports sur les bills craignent la discussion libre ? C'est ce que le peuple croit. A mon avis, il a raison de croire qu'il y a quelque chose de louche dans leur conduite. Je ne veux pas être accusé sous ce rapport-là, et voilà pourquoi j'ai pris l'attitude que l'on m'a vu prendre aujourd'hui. Si l'honorable président avait voulu seulement me permettre de citer l'opinion du "Star" de Montréal, qui reflète l'opinion d'un quart de million de lecteurs au Canada, il aurait vu que l'opinion publique nous est hostile parce que nous sommes assez bornés pour ne pas vouloir comprendre les désirs et les besoins du peuple. Mais je suis empêché de faire connaître à la Chambre l'opinion de plus d'un quart de million d'habitants du pays. Il est malheureux qu'un jeune homme comme moi soit obligé de demander, dans l'enceinte du parlement, que les droits du peuple soient respectés. Je suis véritablement —je ne dirai pas confus, parce qu'un homme ne doit pas avoir honte ni peur de faire le bien—mais je me sens un peu découragé lorsqu'en combattant pour un pareil principe, je vois des hommes plus vieux, qui ont des intérêts considérables dans le pays, qui ont fourni une longue carrière politique, se désintéresser des intérêts du peuple canadien. Ils oublient que notre pays est un pays démocratique, un pays démocratique jusqu'à la moëlle, suivant l'expression de notre chef. Je ne veux pas les blâmer de leur conduite; c'est l'habitude qui les a rendus apathiques, et nous savons qu'il est plus difficile de se débarrasser d'une habitude que d'un vice. Pour ces raisons, me faisant l'interprète du peuple du pays, je demande à cette honorable Chambre de ne pas répéter la faute qu'elle a commise dans le passé, et de consentir à ce qu'il soit jeté de la lumière sur les sujets qui sont discutés, je ne dirai pas privément, mais à huis clos dans les petits comités, si les honorables sénateurs veulent que ces questions-là soient soumises au comité général de la Chambre.

L'honorable M. BEIQUE : Je siège dans cette Chambre depuis six ans, et je ne sache pas que la Chambre ait jamais refusé de permettre qu'un bill fût soumis au comité général de la Chambre. J'aurais cru que les sénateurs qui désirent que les bill d'intérêt privé soient soumis au comité général auraient suggéré la'doption de cette procédure, auraient consulté la Chambre pour s'assurer s'il était réellement nécessaire de modifier la règle. Je ne crois pas que la règle doive être changée. Je partage l'avis de ceux qui croient que de temps à autre des bills d'intérêt privé pourraient être discutés dans le comité général; mais, à mon avis, il n'est pas nécessaire que nous modifions la règle. Je crois que le leader de cette Chambre donnerait une latitude raisonnable sous ce rapport-là, et conséquemment, j'aurais préféré que l'honorable sénateur eût attendu, pour faire sa motion, que la nécessité de changer les règles s'eût fait sentir. Cependant, puisqu'il a cru devoir agir autrement, il est de mon devoir à présent de proposer un amendement. Je ne m'oppose pas à ce que les bills d'intérêt privé soient soumis au comité général; mais si la règle était amendée comme l'a proposé l'honorable sénateur de la Saskatchewan, cela pourrait amener des résultats fâcheux, particulièrement à la fin de la session; cela pourrait retarder et empêcher l'adoption d'un grand nombre de lois. Une partie considérable de la législation est déposée devant la Chambre vers la fin de la session, et nécessairement, nous devons suspendre les règles pour nous permettre d'adopter tous les bills. Si la règle était modifiée, comme l'a proposé l'honorable sénateur de la Saskatchewan, la législation serait tellement retardée et entravée, qu'elle devrait être abrogée. Je crois donc

qu'il est de mon devoir de proposer, comme amendement, que les mots suivants soient ajoutés à la motion :

Il pourra, néanmoins, être ordonné, en aucun temps, selon les termes de la règle 30, que d'ici à la fin de la session, les bills privés ainsi rapportés ne soient pas référés au comité de toute la Chambre, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné.

Si cet amendement est adopté, tout membre de la Chambre pourra demander qu'un bill soit soumis au comité général de la Chambre.

L'honorable M. KERR : Cela ne devrait pas être ajouté à l'amendement, mais à la règle.

L'honorable M. LANDRY : L'amendement de mon honorable ami s'applique à la règle telle que modifiée.

L'honorable M. BEIQUE : Oui.

L'honorable M. LANDRY : Je demanderai à mon honorable ami s'il ne pourrait pas modifier son amendement de manière à nous faire comprendre ce qu'il entend par le reste de la session ? Supposons que le premier jour de la session une pareille motion soit faite, demandant qu'un rapport fait sur un bill d'intérêt privé soit soumis au comité général. Cela vaudrait-il dire que les jours suivants seraient considérés comme le reste de la session ?

L'honorable M. BEIQUE : La Chambre aurait le pouvoir d'adopter en tout temps ce que je suggère. On ne peut supposer cependant que la Chambre abuserait de son pouvoir. Nous sommes incapables de fixer un jour où ce pouvoir pourra être exercé, et conséquemment je ne crois pas que nous devrions adopter une autre phraséologie.

L'honorable M. LANDRY : Nous pourrions faire ce que d'habitude nous faisons vers la fin de la session. La Chambre alors décide que pour le reste de la session telle et telle règle est suspendue. Ce serait un bon moyen d'atteindre l'objet que mon honorable ami a en vue, et comme la Chambre a le pouvoir de faire cela, il est inutile de faire l'amendement.

L'honorable M. BEIQUE : La règle 128, telle qu'elle se lit à présent, exige la majorité des membres de la Chambre. Mon amendement aurait pour effet de révoquer la règle. Telle qu'elle existe, elle exige que la majorité des membres de la Chambre consente à ce qu'un bill d'intérêt privé soit soumis au comité général de la Chambre. D'après la motion et avec l'amendement, la règle serait révoquée, mais c'est la majorité des sénateurs qui déciderait.

L'honorable M. LANDRY : Voici l'effet. Vous donnez à deux sénateurs le droit de soumettre un bill au comité général, mais, par contre, vous dites qu'ils n'ont pas ce droit, parce que la majorité peut donner sa décision contre eux.

L'honorable M. BEIQUE : Non pas pour un bill d'intérêt privé ; mais pour les bills en général.

L'honorable M. FERGUSON : Je ne crois pas que l'amendement de l'honorable sénateur soit nécessaire. En vertu de la règle 30, nous pouvons en tout temps suspendre les règles. Il sera, je crois, facile de décréter que deux sénateurs qui demanderont qu'un bill d'intérêt privé soit soumis au comité général de la Chambre pourront le faire. Il se pourrait que ces deux sénateurs, ou l'un d'eux, fussent capables de donner des renseignements de nature à éclairer le comité général. Le bill pourrait concerner sa circonscription, et comme un petit nombre de sénateurs peuvent faire partie du comité permanent chargé d'étudier le bill, il n'est que raisonnable que deux sénateurs puissent faire soumettre la mesure au comité général. Et puis, comme nous pouvons suspendre une règle ou une partie d'une règle, nous pouvons faire ce que l'honorable sénateur de DeSalaberry demande de faire par son amendement, sans surcharger la règle de tous ces mots qui ne peuvent qu'embrouiller. L'amendement seul peut régler la question. Je n'étais pas dans la Chambre quand la partie principale de la question a été discutée et réglée dans le sens contraire, mais si j'avais été ici, j'aurais voté contre la motion. Mais ceci protège une minorité, et une minorité très faible, qui a le droit non pas d'imposer ses idées à la Chambre, mais de faire discuter à fond un bill, et je crois que nous devrions adopter la motion telle qu'elle nous a été soumise.

L'honorable M. DOUGLAS : Comme j'ai eu, il y a quelques semaines, le privilège de soumettre à la Chambre une motion presque semblable, je désire déclarer que

j'approuve encore le principe de la motion présentée par l'honorable sénateur de la Saskatchewan, et cela pour la même raison qu'a donnée l'honorable proposeur de la motion. Il a prétendu que des embarras pourraient surgir, à ce sujet, durant les derniers jours de la session ; que la Chambre n'aurait pas le temps de disposer de toute sa besogne.

Quoi qu'il en soit, je dirai que je considère que nous sommes tous des hommes honorables, des hommes honnêtes et sincères ; mais n'est-il pas vrai que dans un corps délibérant, parlementaire ou autre, il y a des hommes qui ne sont pas sincères, qui ne sont pas honnêtes ? Il est donc de notre devoir, comme hommes prudents, d'empêcher que les hommes sans scrupules prennent avantage de ce qui se passe durant les derniers jours de la session. Je sais qu'autrefois des mesures condamnables ont été adoptées précipitamment, à la fin des sessions, à la Chambre des communes et au Sénat, et d'après la loi telle qu'elle existe vous pouvez refuser à un ou deux membres d'un comité la permission d'étudier un bill sur lequel planent leurs soupçons. S'ils ont des soupçons, ils doivent avoir le droit de demander à la Chambre le privilège d'expliquer pourquoi ils ont des soupçons et de demander aux honorables sénateurs d'être prudents dans l'exercice de leur pouvoir relativement à une telle législation. Nous savons tous que des bills n'ont été présentés qu'à la dernière heure de la session parce que leurs auteurs voulaient profiter de l'encombrement de la besogne pour se dispenser de les expliquer, pour tirer parti d'une situation qui les favorisait au détriment du pays et au discrédit de la législature qui leur permettait d'agir ainsi. Je ne parlerai pas de la motion qui a été rejetée dans le passé, parce que nous ne devons pas faire allusion aux débats antérieurs du Sénat ; je dirai cependant que la raison pour laquelle je m'oppose à l'amendement est la même raison qu'a donnée aujourd'hui celui qui l'a proposé. Je m'y oppose parce que la motion telle que soumise par l'honorable sénateur de la Saskatchewan permettrait, à la fin de la session, lorsque la besogne est expédiée précipitamment, permettrait, dis-je, à un sénateur qui aurait des soupçons sur un bill, d'exposer les faits devant la Chambre. Je ne crois pas que la Chambre perde de sa dignité en permettant à deux sénateurs de combattre un bill, s'ils ont des raisons pour le faire.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur remarquera que cette règle ne s'applique qu'aux bills d'intérêt privé, et les bills d'intérêt privé sont rarement soumis à cette Chambre-ci à la fin de la session. L'amendement n'est donc pas nécessaire.

L'honorable M. DOUGLAS : Je veux qu'elle s'applique d'une manière générale à tous les bills. Cette motion ne peut porter atteinte à l'honneur du comité. Le droit que je réclame est un droit sacré, et je veux, lorsque je donne mon vote au nom de mes compatriotes, avoir l'avantage d'étudier à fond les questions qui me sont soumises ; et, d'après l'état de choses actuel, nous n'avons pas le privilège de savoir ce que contient un bill, si nous le laissons adopter de la manière ordinaire. Je ne dis pas que chaque bill doit être discuté article par article. Je suis bien prêt à m'en rapporter au jugement de la Chambre à ce sujet ; mais je réclame le privilège, le droit, si un bill me paraît louche ou défectueux, de pouvoir demander la permission d'exposer les raisons pour lesquelles je ne puis voter pour son adoption, et j'ai assurément ce droit comme membre de cette Chambre-ci. Je ne vois pas pourquoi la Chambre hésiterait pour un moment à permettre à deux sénateurs de demander qu'un bill soit étudié avec soin avant d'être adopté. J'appuierai la motion.

L'honorable M. GIBSON : L'honorable préopinant semble faire erreur relativement aux devoirs que doivent remplir les honorables membres de cette Chambre-ci. D'abord nous recevons un exemplaire de chaque bill, et quelquefois, avant qu'il ait subi sa deuxième lecture, ou objecte à sa discussion, parce qu'il n'est pas imprimé en français. Chaque honorable membre de cette Chambre a donc l'occasion d'étudier les détails du bill, et si l'on refusait à un honorable sénateur le droit d'aller devant n'importe quel comité exposer ses griefs, l'amendement en question aurait sa raison d'être ; mais je prétends qu'il est du devoir de chaque honorable membre de cette Chambre, quand il sait qu'il y a quelque

chose de défectueux dans un bill, de comparaître devant le comité auquel il a été soumis et d'y exposer les raisons pour lesquelles il le combat. Je dirai que si ces raisons paraissent bonnes au comité, celui-ci acceptera plus volontiers ses amendements que le ferait le comité général de la Chambre.

L'honorable M. CLORAN : Supposons qu'il découvre cela après que le comité a fait son rapport. Que fera-t-il ?

L'honorable M. POWER : Il peut soulever ses objections à la troisième lecture.

L'honorable M. GIBSON : Il peut soulever ses objections à la troisième lecture. Vous avez déjà tous les privilèges que vous demandez, sans être obligés d'amender les règles. Vous allez créer dans cette Chambre le même état de choses qui existe à la Chambre des communes ; vous allez être obligés d'étudier les bills qui ont déjà été étudiés par le comité, vous allez donner aux honorables sénateurs l'occasion d'étudier à nouveau les bills. Cela serait parfait, si l'on soulevait des objections sérieuses contre l'adoption du bill ; cependant le sénateur qui a maintenant de fortes raisons pour voter contre un bill, peut, en vertu de nos présentes règles, formuler ses objections à sa troisième lecture, et je dirai que si ses objections sont justes, les membres de cette Chambre, dans le comité des bills d'intérêt privé ou dans n'importe quel comité l'écouteront, de même que l'écoutera toute la Chambre. Voyez le comité des divorces. Il soumet un rapport. Les sénateurs reçoivent un rapport confidentiel de ce comité. Cette honorable Chambre serait-elle sage en permettant à deux honorables sénateurs de prendre la parole et de demander au comité de nouveaux détails, eux qui n'ont pas la permission d'assister aux séances du comité ? Quelques-uns des honorables sénateurs qui demandent que les règles de la Chambre soient modifiées ne sont pas disposés à perdre du temps en assistant aux séances du comité, et pour ne pas perdre un temps précieux ou s'exempter des ennuis veulent critiquer les bills soumis à la Chambre. Durant les six années que j'ai siégé dans le Sénat, je n'ai jamais entendu dire que la Chambre ait refusé à un honorable sénateur la permission d'exprimer son opinion sur une question d'intérêt public ou d'intérêt privé. Les règles ont été revisées avec soin par chaque membre du Sénat. Elles ont été appliquées efficacement dans le passé, et je ne vois pas de raison d'adopter l'amendement proposé par l'honorable sénateur de la Saskatchewan. D'après les règles actuelles chaque honorable sénateur a tous les pouvoirs et tous les droits que l'honorable sénateur demande.

Il a maintenant ce droit. Il est inutile de rendre ce droit plus étendu. Mon honorable ami de Montréal a parlé de la circonscription d'un demi-million d'habitants qu'il représente au nom desquels parle un certain journal, et quelques minutes après il nous a mentionné une circonscription d'un quart de million. Il a reculé graduellement. J'aurais aimé mieux qu'il eût porté le nombre de 500,000 à 1,000,000. Quoi qu'il en soit, cette Chambre a été établie pour protéger les droits du peuple canadien, sans égard à l'opinion publique. Nous pouvons être critiqués, et quand nous le sommes, il y a toujours dans l'enceinte de cette Chambre un grand nombre d'hommes qui peuvent, en tout temps, défendre l'honneur du Sénat. Nous n'avons pas raison de craindre qu'une législation soit adoptée trop précipitamment dans cette Chambre. Je dirai donc, comme membre de cette Chambre, qui assiste aux séances des comités, que je n'ai jamais entendu dire que la Chambre ait refusé d'entendre parler un sénateur, qu'il fût membre d'un comité ou non. D'ailleurs, nous faisons plus ; nous permettons aux membres de la Chambre des communes de venir ici discuter des bills d'intérêt privé ou public dans lesquels ils sont intéressés. Toute latitude est donnée aux membres de notre Chambre et nous accordons cette liberté aux membres de l'autre branche du parlement, et aux particuliers qui peuvent venir ici représenter les intérêts des promoteurs de bills d'intérêt privé.

L'honorable M. CLORAN : J'ai quelques mots à dire en réponse aux remarques de l'honorable préopinant. Il a dit qu'il serait extrêmement honteux de soumettre les rapports du comité des divorces au comité général de la Chambre. Il invoque cela comme une raison contre l'adoption de la résolution de l'honorable sénateur de l'Assiniboine. Et pourquoi ? Si les autres comités faisaient ce qu'il fait le comité des

divorces, il ne songerait pas à demander une pareille chose. Que les témoignages et les conclusions soient imprimés, après cela, nous saurons ce qui s'est fait au comité. Mais il n'est pas nécessaire de siéger publiquement, lorsque deux sénateurs demandent qu'une cause de divorce soit étudiée dans la Chambre. Je sais que des bills de divorce ont été accordés à des personnes qui ne les méritaient pas, mais je n'ai jamais eu l'occasion de les discuter. Nous avons dû les avaler, malgré nous, sans discussion.

L'honorable M. GIBSON : Pourquoi n'avez-vous pas objecté ?

L'honorable M. CLORAN : A cause du scandale, qui était plus facile à étouffer que notre conscience, si je puis m'exprimer ainsi. Voilà la raison. S'il était nécessaire de discuter des bills de divorce, nous pourrions le faire à huis clos ; mais le comité des divorces nous fournit assez de renseignements pour nous guider. Il fait imprimer les témoignages, les conclusions et les raisons pour lesquels il fait un tel rapport à la Chambre. L'honorable sénateur de Beamsville dit que chaque honorable sénateur est parfaitement libre de discuter à fond ce que le bill contient. Assurément nous sommes libres de le faire, mais il y a tant de choses à lire entre les lignes qu'il faut un habile avocat pour découvrir ce que contiennent certain bills, et ce n'est parfois que lorsque les défenseurs et les adversaires d'un bill sont face en face que l'on peut réellement découvrir ce qu'il contient. Il dit que chaque honorable sénateur a le droit d'assister aux séances du comité.

Je le prie de ne plus faire une pareille assertion. Il est absolument impossible que tous les sénateurs assistent simultanément aux séances des comités. Ils ont d'autre besogne à faire, il leur faut assister à des séances de comité, et c'est invoquer une pauvre raison que de dire que nous avons le droit d'assister aux séances des comités. Nous avons ce droit moral, mais physiquement nous ne pouvons l'exercer. Je suis de l'avis de l'honorable sénateur de l'Assiniboine, qui a dit que tout homme public a le droit sacré de connaître les faits sur lesquels un bill est basé, avant d'être appelé à voter pour ou contre. Nous ajournons parce que nous n'avons rien à faire, et nous ne voulons pas nous imposer du travail. L'honorable sénateur dit que les comités font leur besogne. Il n'y a aucun doute là-dessus, mais quand les autres membres de cette Chambre veulent savoir ce qu'un comité a fait, ils devraient avoir la liberté de discuter leur travail. D'après les règles actuelles, un honorable sénateur ne peut discuter ce qui s'est passé dans un comité, et aujourd'hui nous ne pouvons pas discuter une loi qui a été édictée autrefois. Ces décisions commencent à amoindrir le droit de la libre parole, et si l'attitude qu'ont prise dans cette Chambre les honorables sénateurs qui pensent comme lui est une attitude louable, nous serons encore blâmés pour le peuple.

L'honorable M. POWER : J'ai l'intention de proposer un sous-amendement, mais je veux, avant de le faire, dire quelques mots. Cette question a été discutée longuement sur la motion faite, il y a quelques semaines, par l'honorable sénateur de l'Assiniboine, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de parler de toutes les raisons qui ont été alors invoquées. Quelqu'un a parlé de la sagesse de l'homme qui ne change pas d'idées. Il y a un autre dicton, soit dit en passant : " Un grand éclat de rire couvre une sottise ". Je n'appliquerai à personne ce dicton. L'homme à qui on prouve qu'il doit changer d'avis et qui n'en fait rien n'est certainement pas un homme sage ; mais je prétends qu'il est un homme sage s'il ne change pas d'avis lorsque rien ne lui prouve qu'il doit le faire. N'est-ce pas le cas ici ? Voici une règle qui a été en vigueur durant bien longtemps, qui a été sagement élaborée par le Sénat, qui a été remise en vigueur lorsque les sénateurs n'étaient peut-être pas aussi sages qu'ils le sont aujourd'hui. Et cependant pas un seul honorable sénateur n'a cité un exemple pour établir que cette règle avait donné lieu à un abus. Et puis pourquoi dire que nous sommes des fous, parce que nous ne changeons pas d'idées ? Cette assertion est voisine de la folie.

L'honorable M. DOUGLAS : Nous ne sommes pas censés étudier de nouveau ce qu'a fait le Sénat dans le passé. Si vous voulez des exemples, nous pouvons en citer.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur ne prouve rien par là. S'il veut que notre procédure soit modifiée, il faut qu'il démontre que cette procédure a été défectueuse dans le passé. Je me suis amusé de l'assertion d'un honorable sénateur, qui nous a dit, je crois, qu'un demi-million de personnes demandaient ce changement, et, pour prouver l'exactitude des chiffres de l'honorable sénateur, je dirai qu'au cours de ses observations il est tombé d'un million à un quart de million.

L'honorable M. CLORAN : Si l'honorable sénateur veut me permettre . . .

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur me permettra-t-il de continuer ?

L'honorable M. CLORAN : Je ne veux pas que les débats me fassent dire ce que je n'ai pas dit. Je soulève un point d'ordre.

L'honorable M. POWER : Quel est ce point d'ordre ?

L'honorable M. CLORAN : Relativement à l'interprétation qu'on donne à mes paroles. J'ai dit d'abord un quart de million, et immédiatement après j'ai dit un demi-million.

L'honorable M. POWER : J'accepte l'assertion de l'honorable sénateur. Il y a autant de différence entre les deux expressions qu'entre blanc bonnet et bonnet blanc. Il a dit d'abord un quart de million, puis immédiatement après il a dit un demi-million.

L'honorable M. CLORAN : Je ne veux pas qu'on me fasse dire de pareilles choses. Je n'ai rien dit de semblable. J'ai dit que la circulation de ce journal est de 100,000, une moyenne de cinq lecteurs par chaque numéro, ce qui équivaut à un demi-million de lecteurs.

L'honorable M. POWER : Le président ! le président !

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur ne peut parler qu'avec la permission de l'honorable sénateur qui a la parole.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur a dit—et ceux qui m'écoutent l'ont entendu—que le " Star ", de Montréal, avait 250,000 lecteurs, et qu'il s'est repris et a dit qu'il en avait 500,000. Est-ce que cela est exact ?

L'honorable M. CLORAN : Si vous me posez la question, je vous dirai que cela n'est pas exact.

L'honorable M. POWER : Alors je retire l'assertion, pour satisfaire l'honorable sénateur. Songez donc à l'assertion tendant à dire que 500,000 lecteurs du " Star " sont du même avis que l'honorable sénateur, avis qu'il a voulu, en citant le " Star ", faire connaître à la Chambre. Est-ce que l'honorable sénateur sait que ce n'est pas nécessairement l'avis des lecteurs du "Star", que ce sont là les vues de celui qui a écrit l'article du " Star " : il peut ne pas exprimer les idées de dix personnes. Au reste, je ne connais pas au juste la politique du " Star " aujourd'hui ; mais je ne crois pas que l'honorable sénateur serait prêt à accepter les vues du " Star " sur des questions politiques.

L'honorable M. DAVIS : Il n'y a pas de politique dans cette Chambre.

L'honorable M. POWER : Je ne crois pas qu'aucune raison forte ait été donnée pour justifier le changement de ces règles ; mais comme les honorables sénateurs peuvent avoir été ébranlés par l'éloquence qu'ils viennent d'entendre et par les amendements qui ont été suggérés, j'ai l'honneur de proposer, secondé par l'honorable M. Ellis, comme amendement à l'amendement :

Que la modification proposée à la règle 128 et à son amendement proposé par l'honorable sénateur de De Salaberry soient soumis au comité des ordres permanents pour qu'il les étudie et fasse rapport.

A moins que deux membres du Sénat ne le demandent, un bill privé, sur lequel un comité permanent ou social a fait rapport, ne sera pas référé au comité de toute la Chambre.

La règle sera étudiée là avec plus de soin qu'elle ne le serait dans la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Je ne vois réellement aucune raison pour nous faire soumettre cette question au comité des ordres permanents. C'est une question très simple. Nous en connaissons aussi long là-dessus que le comité pourra en connaître. Nous l'avons discuté pendant quelque temps, et je crois que nous devrions prendre immédiatement une décision à ce sujet.

L'honorable M. DAVIS : Il y a tant d'amendements aux amendements proposés à la résolution, que je dois avouer que je

ne sais plus où j'en suis. Je crois avoir atteint un but que je ne prévoyais pas lorsque j'ai proposé cette résolution, si j'en juge par l'intérêt qu'y portent quelques honorables membres de cette Chambre. L'honorable préopinant, qui a parlé après l'honorable sénateur qui a proposé l'amendement à l'amendement, a dit, en discutant la résolution, qu'il ne voyait aucune raison pour qu'un homme sage changeât d'avis, relativement à cette résolution, que nous n'avions pas donné de raisons pour faire adopter une pareille résolution ou pour modifier la règle, et il a voulu, je suppose, interroger le passé de cette Chambre-ci. J'ai prouvé à la Cahmbre, d'une manière concluante, il y a un an à peine, qu'un bill d'intérêt privé, un bill de chemin de fer, avait été adopté à la vapeur dans un comité de cette Chambre, qu'il avait été sanctionné par le gouverneur général dix jours avant que le délai requis par nos règles fût expiré. J'ai prouvé cela, l'année dernière, et je crois avoir raison de dire que nous avons absolument le droit de discuter la législation dans le comité général de la Chambre, si nous jugeons à propos de le faire. Quant aux raisons que les honorables sénateurs ont données contre ma résolution, elles ne valent rien. L'honorable sénateur de Beamsville nous a dit que nous avions le droit de discuter à fond un bill à sa troisième lecture. Cela est peut-être parfait, à son point de vue ; mais, moi, je dis que je n'ai pas suffisamment de temps pour discuter un bill à sa troisième lecture. S'il est satisfait de cela, je ne le suis pas, et d'autres sénateurs ne le sont pas, non plus. Je ne vois pas ce que l'on peut critiquer dans cette motion. Pour parler franchement, je dirai que certains bills sont rapportés des comités sans que plusieurs sénateurs en connaissent un mot. Ils veulent savoir ce que contient la mesure sur laquelle ils doivent voter, mais quand ils demandent des renseignements, on leur répond qu'ils ne doivent pas faire allusion à ce qui se passe dans les comités. Nous sommes pris à la gorge, pour ainsi dire, et on nous dit : "Vous, honorables sénateurs, vous n'avez pas le droit de savoir ce que ce bill contient". Je ne partage pas l'avis de l'honorable sénateur sur ce point-là. Si deux sénateurs désirent qu'un bill soit soumis au comité général de la Chambre pour y être discuté à nouveau, ils doivent avoir le droit de le demander. Si une législation est soumise à un comité dont je ne fais pas partie, je réclame comme un droit pour le peuple que je représente, de me permettre de soumettre ce bill au comité général de la Chambre. Quel mal cela peut-il faire ? On nous dit que cela peut donner lieu à de l'obstruction vers la fin de la session et, pour prévenir cela, l'honorable sénateur de DeSalaberry propose un amendement qui n'a aucune signification. Je ne suis pas aussi sage que l'honorable sénateur d'Halifax, qui tous les jours fait des discours qui ne respirent que la sagesse. Je ne comprends pas les règles aussi bien qu'il les comprend, mais je pense qu'en vertu de nos règles, si ma motion était adoptée, la majorité des sénateurs pourrait demander en tout temps la suspension d'un bill sans l'amendement proposé par l'honorable sénateur de DeSalaberry. Cet amendement ne vaut absolument rien. Nous demandons ici le droit de soumettre un bill au comité général de la Chambre ; mais quand je réclame ce simple droit par une motion, il est proposé un amendement, puis un amendement à l'amendement, et finalement nous sommes priés de soumettre cette question au plus haut tribunal, au comité des ordres permanents. Ce comité a rédigé cette règle. Est-ce que quelqu'un croit qu'il va défaire ce qu'il a fait ?

L'honorable M. POWER : Le comité des règles était un comité spécial, absolument différent de celui des ordres permanents.

L'honorable M. DAVIS : Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de soumettre cette résolution à qui que ce soit. Nous ne faisons que réclamer un droit. Nous ne demandons pas une faveur. Cependant les honorables sénateurs de la gauche prétendent que nous ne pouvons avoir ce droit, que nous ne pouvons jouir de la liberté de parole. Je n'ai jamais entendu une chose aussi puérile que la discussion qui s'est faite sur le bill Lancaster, pour savoir s'il devait être ou non soumis au comité général de la Chambre. Cette discussion a duré environ une heure.

En vertu de la règle que je propose, deux sénateurs auraient pu le faire soumettre au comité général de la Chambre et

faire sauver du temps à la Chambre. Je puis facilement comprendre que d'honorables sénateurs, qui sont la personnification de la sagesse, qui sont des orateurs, dont quelques-uns sont les auteurs de ces règles, ne veulent pas que quelqu'un mette une main sacrilège sur ces règles. Tout cela est fort bien ; mais quand nous demandons, nous, représentants du peuple, que ces règles soient changées de manière à pouvoir discuter librement, sans craindre une opposition comme celle qu'on nous suscite aujourdh'ui. La législation qui nous serait soumise, nous ne devrions pas rencontrer une telle opposition.

L'honorable M. DAVID : Si je comprends bien la motion de l'honorable sénateur, elle tend à dire que deux membres du Sénat peuvent forcer la Chambre à se former en comité général ?

L'honorable M. DAVIS : Non.

L'honorable M. DAVID : Si elle n'a pas ce sens-là, elle n'a absolument aucun sens, et si elle n'a pas ce sens-là, l'honorable sénateur voudra-t-il ajouter deux ou trois mots : " Avec le consentement de la Chambre ". Alors deux sénateurs auraient le droit de proposer que le bill soit soumis au comité général de la Chambre, avec le consentement de celle-ci. Je dois admettre qu'il y a une certaine logique dans les raisons que l'honorable sénateur et ses amis invoquent en faveur de la motion. Il n'y a pas de mal à faciliter le plus possible la discussion d'un bill. Par contre, je ne voudrais pas que la Chambre fût mise, à la fin de la session, à la merci de deux sénateurs. Aussi, je ne vois aucune objection à sa motion, si l'honorable sénateur veut y ajouter les deux ou trois mots que j'ai suggérés.

L'honorable M. DAVIS : Je comprends que la Chambre peut toujours exercer son autorité. La motion de l'honorable sénateur de De Salaberry, même si elle était adoptée, ne pourrait améliorer la situation. Si ma motion est adoptée, la règle sera lue : " A moins que deux membres du Sénat ne le demandent un bill d'intérêt privé rapporté d'un comité permanent ou d'un comité spécial ne peut être soumis à un comité général de la Chambre ". Mais la Chambre peut changer cette règle quand bon lui semble.

L'honorable M. KERR : Je veux expliquer pourquoi je voterai contre la motion. J'ai siégé dans cette Chambre assez longtemps pour avoir été témoin des efforts qui sont fréquemment faits pour empêcher l'adoption des bills dans nos comités et dans l'autre Chambre. Cela a paru se faire plus particulièrement à la fin de la session, et lorsque les bills avaient été plus ou moins combattus dans les comités permanents. Nous entendons quelquefois critiquer la procédure de cette Chambre et de l'autre Chambre, et bien que nous ne soyons pas appelés à nous prononcer sur ce qui se fait ailleurs, nous ne sommes peut-être pas les seuls à croire que l'on devrait condamner l'obstruction qui est faite fréquemment dans les comités et dans la Chambre. Je crois que cette règle favoriserait l'obstruction. Je suis de cet avis parce que je ne me rappelle pas que depuis que je suis un des membres du Sénat la Chambre ait refusé de se former en comité général sur une pareille demande.

L'honorable M. FERGUSON : Je citerai un cas. Le bill Lancaster, de l'année dernière. J'ai moi-même proposé que ce bill fût soumis au comité général de la Chambre, et ma motion a été rejetée.

L'honorable M. KERR : Il s'agissait d'un bill d'intérêt privé, d'une chose absolument différente.

L'honorable M. CLORAN : A plus forte raison, il devait être soumis au comité général.

L'honorable M. KERR : Non, parce qu'en réalité le bill Lancaster a été discuté ici comme il l'aurait été au comité général. Nous aurions pu le discuter durant une semaine, dans le comité général, que nous serions toujours restés du même avis. Jusqu'à ce que le besoin d'un changement de cette règle se soit fait sentir, nous ne devons pas éveiller le chat qui dort, et quand quelqu'un aura raison d'objecter à l'adoption d'un bill, je serai prêt à lui aider pour lui faire rendre justice. Mais d'ici à ce moment-là, il ne convient pas que le Sénat fasse discussions sur discussions, motions sur motions, relativement à la même question. Ce sont ces discussions continuelles au sujet de nos règles qui jettent du discrédit sur la manière dont nous conduisons nos affaires dans la Cham-

bre. Tout le monde dans cette Chambre a l'avantage de connaître la législation qui nous est soumise.

L'honorable M. DOUGLAS : Je désire appeler l'attention de l'honorable sénateur de Toronto sur une chose qui eut lieu en 1900. Je présentai un bill de chemin de fer à la Chambre des communes, il y fut adopté, fut transmis au Sénat et adopté dans les derniers jours de la session. Quand il fut présenté à la Chambre des communes, il ne contenait aucun article relatif aux wagons retenus par les cultivateurs durant plus de vingt-quatre heures. Cet article avait été omis intentionnellement pour mettre les cultivateurs sur le même pied que les hommes d'affaires du Canada ; mais le Sénat, dans sa sagesse, dans la précipitation de la besogne des dernières heures de la session, laissa insérer un article exigeant du cultivateur 50 sous par wagon pour le retard apporté à ramener les wagons. Cela fut fait le dernier jour de la session, et j'appelle l'attention du leader de la Chambre des communes sur une pareille injustice. Il s'agissait de savoir comment remédier à cette injustice. Il fut proposé de laisser le bill tel qu'il était, et l'amendement qui obligeait les cultivateurs à payer $12 par jour au lieu de $2 ne fut jamais mis en application. Voilà un des cas qui prouvent comment on peut faire des erreurs et des torts en précipitant l'adoption de bills dans les dernières heures de la session.

L'honorable M. POWER : Si j'en juge par ce qu'a dit l'honorable sénateur, il s'agissait d'un bill d'intérêt public.

L'honorable M. DOUGLAS : Peu importe.

L'honorable M. POWER : Tout bill d'intérêt public est soumis au comité général du Sénat. Cela amoindrit l'exemple que l'honorable sénateur a donné. Pour prouver combien la règle concernant les bills d'intérêt privé est d'une application difficile, l'honorable sénateur nous parle d'un bill d'intérêt public.

L'honorable M. DOUGLAS : Le principe s'applique également aux deux. En proposant de changer la règle 128, j'ai voulu empêcher la répétition d'une pareille chose. En cherchant dans le passé, nous pourrions trouver d'autres exemples. Je ne vois pas que l'honneur et la dignité du Sénat puissent souffrir du fait que deux sénateurs lui demandent de soumettre un bill d'intérêt privé au comité général de la Chambre. Si la Chambre juge que la chose ne peut se faire, les deux sénateurs n'auront qu'à s'incliner devant la volonté de la majorité. Si d'autres raisons étaient nécessaires à l'appui de cette demande, nous pourrions en trouver d'autres.

L'honorable M. POIRIER : Il n'y a aucun doute que nous ne traitons pas dans cette Chambre les rapports des comités d'une manière satisfaisante, et il y a bien des sujets de plaintes. Les bills rapportés des comités sont adoptés à la vapeur, c'est-à-dire qu'il est fait une motion demandant que le rapport soit adopté immédiatement, avant que la Chambre connaisse réellement ce que contient le rapport. La motion est généralement adoptée. Naturellement, cela ne satisfait pas les sénateurs qui ne font pas partie du comité, et souvent cela ne satisfait pas, non plus, la minorité du comité. Notre règle 24 exige un avis d'un jour pour l'adoption d'un rapport, "qui n'est pas seulement une affaire de forme". Si cette règle était appliquée et non pas remplacée par une procédure qui laisse adopter un rapport sans un avis d'un jour, je combattrais la motion de mon honorable ami; mais cette règle, qui devrait régir la procédure, ne la régit pas. J'admets que la règle est très obscure. Il est très difficile, sinon impossible, de comprendre ce que signifie, "qui n'est pas seulement une affaire de forme". Je croirais qu'un rapport qui n'est pas seulement une affaire de forme est un rapport fait sur un bill. C'est un bill qui fait le sujet d'un rapport, et tout bill dont il est fait rapport à la Chambre, avec ou sans amendement, est un rapport qui n'est pas seulement une affaire de forme.

Le PRESIDENT : J'appelle l'attention de l'honorable sénateur sur les formules de procédure qui ont été distribuées et adoptées par le Sénat autrefois, qui ont été citées à la Chambre par l'honorable sénateur d'Halifax, dispensant même la Chambre de faire une motion régulière pour l'adoption d'un rapport, lorsqu'un bill est rapporté d'un comité sans amendement. J'ai ajourné la discussion de la question qui a été soulevée pour m'assurer s'il est

même nécessaire de donner un avis de motion avant l'adoption d'un rapport.

L'honorable M. POIRIER : Je sais cela parfaitement, et c'est pourquoi je dis qu'il y a une certaine contradiction entre notre procédure pour la forme et les ordres permanents. Un autre article contredit la règle 24. C'est la règle 39. Il s'agit d'une procédure pour la forme, mais elle contredit l'ordre permanent n° 24, et la pratique que nous suivions avant la nomination du président actuel, dominait l'ordre permanent, ce qui causait beaucoup d'embarras. Je crains que la motion de mon honorable ami ne cause encore plus d'embarras. Ce sera alors le chaos, et c'est pourquoi,—bien que je sois prêt à voter pour la motion—c'est pourquoi, dis-je, que je voudrais que la chose fût soumise au comité des ordres permanents, afin que toutes ces contradictions soient pesées et qu'un rapport soit fait avec soin et prudence. Nous pourrions régler la question une fois pour toutes, nous pourrions savoir ce que nous avons à faire, et tous les membres de la Chambre seraient satisfaits. Je voterai donc en faveur de la motion demandant que cette question soit soumise au comité des ordres permanents.

L'honorable M. BELCOURT : J'aimerais à connaître exactement la signification de la motion proposée par l'honorable sénateur de la Saskatchewan. Si je la comprends bien, elle tend à demander que la règle 128 soit amendée et qu'elle se lise ainsi :

A moins que deux membres du Sénat ne le demandent, un bill privé, sur lequel un comité permanent ou spécial a fait rapport, ne sera pas référé au comité de toute la Chambre.

Quelle serait, dans l'opinion du proposant, la signification de la règle, si elle était adoptée ? Voudrait-elle dire que si deux sénateurs demandaient de soumettre un bill au comité général de la Chambre. ils pourraient réclamer la chose comme un droit ?

L'honorable M. CLORAN : C'est là la signification.

L'honorable M. BELCOURT : Sans que la Chambre soit appelée à donner un vote à ce sujet ?

L'honorable M. LANDRY : Certainement.

Le PRESIDENT.

L'honorable M. BELCOURT : Que la Chambre le veuille ou ne le veuille pas ?

L'honorable M. CLORAN : Oui.

L'honorable M. WILSON : L'honorable sénateur de Toronto a dit que les membres du Sénat n'avaient souffert d'aucune injustice relativement à des bills qui n'avaient pas été soumis au comité général de la Chambre. Pas plus tard qu'à la dernière session, le bill Lancaster nous fut soumis, et contrairement aux désirs de plusieurs sénateurs, il fut soumis au comité des chemins de fer et il n'en revint jamais.

L'honorable M. SCOTT : Le bill Lancaster était un bill d'intérêt public. Il fut soumis par la majorité des membres de cette Chambre-ci, à la suite d'un vote, au comité des chemins de fer. D'après nos règles, il aurait dû être soumis au comité général de la Chambre. N'importe qui aurait pu insister sur l'observation de la règle, à moins qu'il ne fût donné un avis d'un jour, qu'il devait être soumis au comité des chemins de fer. Tout bill d'intérêt public doit être soumis au comité général de la Chambre.

L'honorable M. KERR : Le bill Lancaster nous est revenu. Le comité a fait rapport à la Chambre et celle-ci a connu tous les détails. Si on avait voulu disposer du bill d'un autre manière, on aurait pu le faire.

L'honorable M. LANDRY : Le titre seul nous est revenu.

L'honorable M. WILSON : En réponse au leader de la Chambre, je dirai que le bill n'a pas été soumis au comité général du Sénat. Un vote a été pris, et il a été décidé qu'il serait transmis au comité des chemins de fer, et le leader de la Chambre et l'honorable sénateur de Toronto savaient parfaitement quel sort lui était réservé dans ce comité. Est-il jamais revenu ici ?

L'honorable M. BEIQUE : Oui.

L'honorable M. WILSON : Quelques-uns d'entre nous réclament le droit de soumettre ces bills au comité général de la Chambre. Nous avons le temps de les étudier dans la Chambre, et il est inutile de parler de l'adoption précipitée des bills à la fin de la session. Mon honorable ami de Beamsville a parlé des rapports du comité

du divorce. Est-ce que nous ne vous donnons pas des rapports complets imprimés ? Vous pouvez les lire attentivement à tête réposée, et si un seul article du bill prêtait à objection, il pourrait être discuté dans la Chambre. Plusieurs fois nous fûmes traités comme nous l'avons été relativement au bill Lancaster. La Chambre, en pareils cas, a le droit souverain de soumettre au comité le projet de loi, qu'il soit d'intérêt public ou d'intérêt privé, à un des comités du Sénat. Tout ce que nous pouvons faire, quand un bill nous est renvoyé, c'est d'élever la voix contre son adoption. Et qu'est-ce que nous pouvons faire, quand nous sommes en minorité ? Nous demandons maintenant que les droits du public soient protégés. Il y a quelques années, un honorable sénateur, voyant que ses droits avaient été violés, parla durant trois ou quatre heures pour empêcher l'adoption d'une mesure. Est-ce que la discussion d'un bill d'intérêt privé devrait prendre autant de temps ? Si elle dura aussi longtemps, c'est que les membres de cette Chambre comprirent qu'il y avait des dispositions injustes dans ce bill-là, et que s'il devait passer, cela pouvait nuire non seulement à celui qui en était chargé, mais encore à sa circonscription. Je dis donc que la résolution proposée par mon honorable ami de la Saskatchewan est une résolution rationnelle que la Chambre ne devrait pas hésiter à adopter. Pourquoi voulez-vous empêcher le comité général de la Chambre d'étudier un bill d'intérêt privé ? Est-ce qu'il contient quelque chose qui ne doit pas être divulguée ici ? Vous parlez de cabale. Je sais que des politiciens—je ne parle pas de la Chambre ni des comités—sont circonvenus et tant que la nature humaine restera ce qu'elle est, des influences seront exercées sur les membres du parlement. Ceux qui combattent la motion semblent ne pas vouloir jeter de la lumière sur les questions qui nous sont soumises. Je suis fortement en faveur de la motion de l'honorable sénateur de la Saskatchewan. Je crois qu'elle est rationnelle, juste et équitable. Je crois que nous avons amplement le temps d'étudier tous les bills dans le comité général de la Chambre, et je voterai contre tous les amendements qui sont proposés.

L'honorable M. SULLIVAN : Voulez-vous qu'il soit fait un examen "post mortem" de chaque bill ?

L'honorable M. CHOQUETTE : Bien que je désire que chaque bill soit longuement étudié, je ne suis pas prêt à mettre la Chambre à la merci de deux sénateurs, quelle que soit la confiance que j'ai en eux.

L'honorable M. LANDRY : C'est déjà fait.

L'honorable M. CHOQUETTE : Non, pas exactement. J'aime mieux la motion de l'honorable sénateur de De Salaberry; mais je suggérerai à mes honorables amis de fixer le nombre à cinq au lieu de deux.

L'honorable M. LANDRY : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. SULLIVAN : Quelle est la différence au point de vue du principe ?

L'honorable M. CHOQUETTE : La Chambre est déjà à la merci de cinq sénateurs, quand un bill est envoyé au comité.

L'honorable M. DAVIS : Je crois que cela réglerait peut-être la question.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur ne peut pas maintenant amender sa motion.

L'honorable M. DAVIS : Si la Chambre le permet——

L'honorable M. WILSON : Je ne crois pas que les honorables sénateurs aient le droit d'empêcher l'honorable sénateur de parler.

Le PRESIDENT : Cette objection n'a pas été soulevée.

L'honorable M. DAVIS : En terminant le débat, je dirai que les remarques de l'honorable sénateur de Grandville (l'honorable M. Choquette) ont réglé la question——

L'honorable M. POWER : Je soulève un point d'ordre. L'honorable sénateur a parlé sur l'amendement, et il n'a pas le droit de parler de nouveau.

L'honorable M. DAVIS : J'ai le droit de clore le débat.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur a parlé sur l'amendement tendant à demander de soumettre la question au comité des

ordres permanents, et il ne peut parler de nouveau.

L'honorable M. BERNIER : N'a-t-il pas le droit d'acquiescer à la proposition qui est faite ?

Le PRESIDENT : Il peut certainement dire qu'il est prêt à accepter la proposition qui a été faite.

L'honorable M. DAVIS : C'est ce que je voulais faire quand j'ai été rappelé à l'ordre.

Le PRESIDENT : En faisant cette assertion, il a perdu le droit de parler, et lorsque la discussion des amendements sera terminée, un nouvel amendement pourra être proposé par un autre sénateur pour remplacer le mot "deux" par le mot "cinq".

L'honorable M. DAVIS : Avec le consentement du Sénat, j'accepterai cette proposition, et je remplacerai "deux" par "cinq".

Les pour et les contre sont comptés.

Le PRESIDENT : Appelez les sénateurs.

L'honorable M. CLORAN : Je veux savoir du président si je puis poser une question.

L'honorable M. POWER : Non, non.

Le PRESIDENT : Non; le débat est clos lorsque l'appel des sénateurs est fait.

L'honorable M. CLORAN : L'ex-président ne devrait pas tant parler.

L'honorable M. POIRIER : Tout ce que l'honorable sénateur peut faire, c'est de chanter une chanson.

La Chambre se divise sur l'amendement à l'amendement, proposé par l'honorable sénateur, qui est adopté à la suite du vote suivant :

DANS L'AFFIRMATIVE :

Les honorables sénateurs

Baird,	Legris,
Baker,	Lougheed,
Béique,	Macdonald (Victoria),
Bostock,	McGregor,
Campbell,	McMillan,
Cartwright (sir Richard),	McMullen,
David,	Poirier,
Derbyshire,	Power,
Dessaulles,	Riley,
Ellis,	Robertson,
Fiset,	Ross (Middlesex),
Forget,	Scott,
Frost,	Sullivan,
Gibson,	Tessier,
Godbout,	Thompson,
Jaffray,	Wood,
Kerr,	Yeo.—34.

DANS LA NEGATIVE :

Les honorables sénateurs

Belcourt,	McKay (Truro),
Bernier,	McLaren,
Choquette,	Merner,
Cloran,	Montplaisir,
Davis,	Ross (Halifax),
Douglas,	Roy,
Ferguson,	Talbot,
Landry,	Wilson.—17.
McDonald (C.-B.),	

LES FRONTIERES DU MANITOBA, DE L'ONTARIO ET DE QUEBEC.

MOTION.

L'honorable M. LANDRY propose :

Que dans l'opinion du Sénat, les limites du Manitoba, Ontario et Québec devraient être étendues au nord de façon à ce que chacune de ces provinces ait pour limites au moins le soixantième degré de latitude.

L'honorable M. SCOTT : Je pense qu'il a été annoncé dans le discours du Trône qu'un bill serait présenté à ce sujet.

L'honorable M. CLORAN : Je soulève un point d'ordre. Je ne crois pas que cette motion soit régulière, vu la décision qui a été rendue la semaine dernière. L'honorable président a déclaré une pareille motion irrégulière, et je crois que je suis le sénateur qui a été obligé de reprendre son siège sur une question d'ordre. Quand une chose est annoncée dans le discours du Trône, cette honorable Chambre ne peut prendre aucune initiative à ce sujet. Je pense que l'honorable président doit appliquer sa décision de la semaine dernière à cette motion.

L'honorable M. DAVIS : Je soulève un point d'ordre. Ma résolution de la semaine dernière a été déclarée irrégulière parce qu'elle s'appliquait à une chose mentionnée dans le discours du Trône. Cette question-ci est pareillement mentionnée dans le discours du Trône.

Le PRESIDENT : Il ne peut pas y avoir deux points d'ordre semblables. Le point d'ordre de l'honorable sénateur de Victoria est le premier point d'ordre qui ait été soulevé, et l'honorable sénateur de la Saskat-

chewan ne peut soulever la même objection.

L'honorable M. POWER : Autant que je puis en juger, la question d'ordre sera longuement discutée, et l'honorable sénateur ne refusera pas peut-être de la remettre après l'ajournement.

L'honorable M. LANDRY : Je l'ai ajournée de jour en jour à la demande des honorables sénateurs. Je crois que nous devrions la discuter aujourd'hui, et si elle n'est pas décidée, nous la remettrons à un autre jour; mais nous devons commencer la discussion. Je me bornerai à parler sur le point d'ordre, et je ne serai pas aussi long que les honorables sénateurs le supposent. Le point d'ordre est à l'effet que le sujet de cette motion, ayant été mentionné dans le discours du Trône, elle est irrégulière, parce qu'elle anticipe sur un débat futur. Avec tout le respect que j'ai pour la décision qui a déjà été donnée sur ce point, je citerai quelques autorités, qui démontreront que les conditions généralement requises pour une décision de ce genre font défaut relativement à ce sujet en particulier. Qu'adviendrait-il si une pareille motion était déclarée irrégulière ? Voyez l'aspect moral de la question. Toute question qui donnerait lieu à une discussion pourrait être étouffée par la simple promesse que le gouvernement ferait, dans le discours du Trône, de présenter une mesure relative à un pareil sujet. On pourrait ainsi empêcher la discussion des affaires de tous les départements, parce que le gouvernement aurait manifesté dans le discours du Trône l'intention de soumettre une mesure concernant les pêcheries, une mesure concernant le revenu intérieur ou l'agriculture, concernant toute chose qui intéresse le pays généralement. Voilà quels seraient les effets, et l'absurdité des effets prouve l'absurdité des causes. Et voilà une des raisons pour lesquelles ce point d'ordre ne devrait pas être appuyé. Mais quelle procédure suivons-nous en pareille matière ?

Le PRESIDENT : J'ai l'honneur d'avertir l'honorable sénateur que la raison donnée par l'honorable sénateur qui a soulevé le point d'ordre n'est pas la décision du président, c'est-à-dire la raison donnée par l'honorable sénateur de Victoria, qui a dit que l'honorable sénateur serait empêché de faire cette motion, parce qu'un avis de législation sur le sujet a été donné dans le discours du Trône. Je dis que le gouvernement doit donner un avis.

L'honorable M. LANDRY : Oui. Je discuterai aussi ce point-là. Quelle est la procédure que nous suivons ? Chaque année le discours du Trône contient des promesses solennelles, qui ne sont pas remplies, et quelquefois pour de bonnes raisons. Si vous lisez le discours du Trône prononcé le 8 mars 1906, vous y voyez qu'il a été promis qu'il serait présenté un bill autorisant le gouvernement à mettre des réserves forestières sous son autorité, un bill concernant l'observance du dimanche, un bill modifiant la loi des chemins de fer, une loi concernant la marque des fruits, une loi concernant l'usure, une loi concernant les élections fédérales. Nous constatons que sur ces six promesses, cinq ont été remplies, mais il n'a jamais été soumis aux comités une loi concernant les élections fédérales, comme le promettait le discours du Trône. Voilà une exemple qui prouve que les promesses faites dans le discours du Trône ne sont pas toujours remplies. Néanmoins nous voyons à la page 28 des Journaux de la Chambre de la session de 1906 que M. Borden, de Carleton, présenta un bill à l'effet de modifier de nouveau la loi des élections fédérales contestées. Voici une loi qui a été amendée ou à propos de laquelle un bill a été présenté par un simple député, bien que le gouvernement eût promis d'y apporter son amendement. Et puis dans le discours du Trône de 1906-1907, nous voyons que le gouvernement promit d'augmenter le nombre des représentants de l'Alberta et de la Saskatchewan, de présenter un bill modifiant la loi des Douanes, de remettre en vigueur le traité japonais, de modifier la loi des terres fédérales, la loi des produits alimentaires canadiens, la loi des médecines brevetées et la loi des jeunes délinquants. Il a été fait dans le discours du Trône neuf promesses, dont trois n'ont pas été remplies. Rien n'a été fait pour modifier la loi électorale. Rien n'a été fait relativement à la loi des terres fédérales et à la loi des médecines brevetées. Ces deux mesures ont été retirées, et la loi électorale n'a pas été présentée.

L'honorable M. POWER : A-t-on soulevé une objection contre la loi des liquidations ? Une question d'ordre a-t-elle été soulevée ? Vous ne pouvez rien en dire, si une question d'ordre n'a pas été soulevée. Ce bill-là fut présenté il y a quelques années.

L'honorable M. LANDRY : Je n'ai pas parlé de la loi des liquidations. J'ai parlé de la représentation de l'Alberta, de la loi des douanes, du traité japonais, de la loi électorale, de la loi des postes, de la loi concernant les produits alimentaires canadiens, des médecines brevetées et du code criminel. Je n'ai pas parlé de la loi des liquidations. Sur les neuf mesures promises, trois n'ont pas été présentées, et bien que le gouvernement eût annoncé dans le discours du Trône qu'il amenderait la loi électorale, M. McDonald—vous verrez cela à la page 3660 des Votes et Délibérations de la Chambre des communes—présenta un bill à l'effet de modifier la loi électorale. Il présenta le bill n° 16 intitulé : " Loi à l'effet de modifier la loi des élections fédérales, 1900 ", qui subit sa première épreuve, et dont la seconde lecture fut fixée à la séance suivante de la Chambre. On n'objecta aucunement qu'il avait été mentionné dans le discours du Trône. M. Borden présenta, le 25 janvier 1907, un bill à l'effet de modifier le code criminel, bien que le gouvernement eût promis une mesure de ce genre. M. Aylesworth lui-même a présenté deux autres bills relativement à deux sujets différents, les deux ayant pour effet de modifier le code criminel, que le gouvernement avait promis d'amender.

L'honorable M. DAVID : L'honorable sénateur était en train de parler avec l'idée que l'honorable président de la Chambre avait décidé que la mention d'une certaine mesure dans le discours du Trône suffit pour empêcher un sénateur de présenter un pareil bill ; mais si je comprends bien, la décision n'a pas été rendue dans ce sens-là.

L'honorable M. LANDRY : Je ne dis pas cela. Je discute le point d'ordre soulevé par mon honorable ami. Le président n'a pas donné sa décision, et je ne parle pas du tout de la décision qu'a donnée le président la semaine dernière. Je discute le point d'ordre soulevé par mon honorable ami de Victoria. Je discute de nouveau le point d'ordre qu'il a soulevé. C'est la procédure que nous devons suivre. Mais quelle est la pratique établie par les précédents anglais et par nos propres précédents ? Un sénateur, pour anticiper sur un débat, doit présenter un bill et inscrire une motion ou quelque autre chose dans le cahier des avis. Une promesse verbale comme celle qui se trouve dans le discours du Trône n'est pas suffisante. Il faut qu'une motion soit insérée dans le cahier des avis. Voilà la pratique qui a été sanctionnée en Angleterre. La première décision que je citerai fut rendue en 1888. Elle se trouve à la page 1411 du " Hansard " de cette année-là. Voici la citation :

M. PARNELL : Je demande, sir, la permission de proposer l'ajournement de la Chambre sur une question d'urgence publique importante, à savoir, sur l'assertion que nous venons d'entendre faire par le très honorable ministre et sur l'attitude qu'il a prise relativement à cette très importane quesion.

M. le PRESIDENT : A l'ordre ! à l'ordre ! Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais il enfreindrait les règles de la Chambre. Il anticiperait sur la discussion d'un bill inscrit dans le cahier des avis. L'honorable sénateur s'écarterait absolument de la règle s'il proposait l'ajournement de la Chambre, anticipant sur un sujet déjà inscrit dans le cahier des avis.

Je trouve une autre décision rendue, en 1874, par le président, et se lisant comme suit :

M. le PRESIDENT : En réponse à l'honorable député de Warwickshire-nord, je dirai que la pratique de la Chambre est celle-ci : si la Chambre ordonne qu'un bill relatif à un certain sujet soit lu une deuxième fois un certain jour, il ne devra pas anticiper sur la discussion de ce sujet qui a été ainsi ordonné par une motion relative au même sujet. Et conséquemment si l'honorable député ajourne la seconde lecture du bill à un jour ultérieur à la résolution dont il a donné avis, cette résolution ne peut être discutée.

Il faut qu'il s'agisse d'un bill inscrit dans le cahier des avis pour une certaine date. Une autre décision a été citée l'autre jour. Une objection avait été soulevée relativement à une motion tendant à demander l'ajournement de la Chambre :

M. LOUGH (Islington-ouest) : J'ai l'honneur de proposer l'ajournement de la Chambre pour appeler l'attention sur une importante question d'urgence—à savoir la décision prise par les ministres de Sa Majesté d'employer les deniers publics relativement au Congrès sucrier de Bruxelles sans l'assentiment du gouvernement.

M. le PRESIDENT : Je ne crois pas pouvoir accepter la motion, parce que, si je comprends bien, un bill a déjà été élaboré sur ce sujet, et qu'il peut être discuté ici.

M. LLOYD-GEORGE : Il n'est pas inscrit dans le cahier des avis.

M. le PRESIDENT : Un avis a été donné à la Chambre par le gouvernement.

Plusieurs honorables DEPUTES : Non.

M. BUCHANAN : Pouvons-nous être empêchés de discuter cette motion parce que le gouvernement a fait seulement la promesse verbale de présenter un bill sur un sujet qui n'est pas encore mentionné dans le cahier des avis?

M. le PRESIDENT : Bien que mon assertion ait été contredite, je ferai remarquer que l'avis d'un bill devant permettre au gouvernement de mettre à effet les résolutions est inscrit dans le bulletin de la Chambre et y est resté inscrit depuis plusieurs semaines.

C'est pour cette raison qu'il décida que ce serait anticiper sur le débat, parce qu'une motion avait été inscrite dans le cahier des avis par le gouvernement et y était restée inscrite durant quelques semaines. Je trouve ce qui suit à la page 915 du " Hansard " de 1875 :

M. le PRESIDENT: Relativement à la motion de l'honorable sénateur de Swansea (M. Dillwyn) qui est inscrite à la suite dans le cahier des avis, je dois dire, que, d'après les règles de la Chambre, on ne peut régulièrement proposer une motion qui anticipe sur la discussion d'une question déjà mentionnée comme devant être étudiée par la Chambre. Ces règles peuvent s'appliquer avec quelque sévérité à l'égard de l'honorable député de Swansea, parce qu'il est le premier membre de cette Chambre qui ait proposé, à cette session-ci, une motion relative à l'exclusion des étrangers; mais les aspects de la question sont tels qu'ils empêchent l'honorable sénateur de faire une motion, attendu que la motion dont l'honorable sénateur a donné avis est en substance semblable à l'une des motions soumises par le noble lord le député de Radnor (le marquis de Hartington) et dont la Chambre a fixé la prise en considération pour lundi prochain.

Le 4 mai, le noble lord le député de Radnor, ayant donné avis de trois résolutions, se leva pour les soumettre à la Chambre. Il parla à l'appui de toutes ces résolutions et il se préparait à les discuter l'une après l'autre, quand sur la première résolution s'éleva un débat qui fut ajourné. Ce débat a été ajourné de temps à autre et a été fixé pour lundi prochain. Lorsque ce débat commencera, la première résolution sera dûment discutée, et quand cela aura été fait les deux autres résolutions du noble lord seront discutées comme faisant partie du même ordre du jour. Ainsi donc, si la motion de l'honorable député de Swansea est lue à la Chambre, elle anticipera nécessairement sur le débat de lundi prochain, et il surgirait une difficulté que la Chambre a pour objet de prévenir.

Je vois à la page 500 du " Hansard " du 23 juin 1871, que M. Brady prit la parole pour appeler l'attention sur l'application inégale de la loi concernant l'observance du dimanche, et qu'il était en train de parler sur sa motion lorsque le président dit ceci :

Un avis a été donné par l'honorable député (M. P. A. Taylor) de son intention de proposer, le 18 juillet, l'abrogation de l'Acte 29 de Charles II, et qu'avis ayant été donné il y a quelques jours, l'honorable député de Leitrim désire maintenant proposer que cette Chambre désapprouve l'idée de mettre en vigueur l'Acte de Charles II, et que la Chambre est d'opinion que le dit acte devrait être abrogé. Or, une règle de la Chambre décrète que lorsqu'une question a été expressément annoncée comme devant être prise en cosidération, nul membre du parlement ne peut anticiper sur cette question, en soulevant une discussion sur le sujet. Je crois qu'en agissant ainsi l'honorable député enfreindrait cette règle.

Voici maintenant un incident qui eut lieu à la saison de 1881. Cette année-là, le sixième paragraphe du discours du Trône se lisait ainsi :

Une mesure vous sera soumise pour l'établissement d'un gouvernement de comtés en Irlande, basé sur les principes de la représentation et conçu avec le double but de ratifier le contrôle populaire des dépenses et de satisfaire à un besoin encore plus sérieux en cherchant à habituer le peuple aux rouages du gouvernement autonome local.

Bien que cette chose eût été annoncée par le gouvernement du jour le 7 janvier, M. Parnell, le jour suivant, proposa la résolution suivante :

A la fin du paragraphe 9 tendant à demander d'ajouter les mots: " Mais nous assurons humblement à Sa Majesté que nous sommes convaincus que la paix et la tranquilité de l'Irlande ne peuvent être amenés par la suppression d'aucun des droits constitutionnels du peuple irlandais ".

Le débat se fit sur la motion, bien que le gouvernement eût annoncé dans le discours du Trône qu'il allait présenter une mesure pour régler cette question.

Le PRESIDENT : Est-ce que cette motion de M. Parnell était en amendement au discours du Trône ?

L'honorable M. LANDRY : Oui, et il y est fait allusion dans un autre discours que fit sur cette question M. Chamberlain en 1893. Voici ce qu'il dit :

Je déclare que je ne veux pas anticiper sur la discussion du bill concernant le Home Rule. Il s'agit d'un principe politique général; lorsque le bill concernant le Home Rule, sera présenté, il sera alors de notre devoir de considérer jusqu'à quel point vous avez pu réaliser vos intentions, mais à présent je vous demande seulement quel est votre objet, quelle est votre intention? Je dois déclarer qu'à mon avis la question est d'une telle impor-

tance que j'ai songé à proposer un amendement à l'adresse. (Un honorable député: "Vous vous écartez de la règle"). Un pareil amendement n'aurait pas été irrégulier, comme le dit l'honorable député, qui semble ne pas connaître la procédure de la Chambre, parce qu'un amendement du même genre, qui serait censé se rapporter à une proposition du discours de la Reine a été proposé, en 1881, par M. Parnell et qu'un autre amendement pareil fut proposé par un député irlandais. Il y a donc un précédent qui m'autorise à faire ce que je désire faire en ce moment.

A la page 307 du "Hansard", à la date du 6 mai 1891, je lis ce qui suit:

M. REID (Dumfries) a pris la parole pour proposer, conformément à l'avis, la résolution suivante:

Que dans l'opinion de cette Chambre l'adoption d'une mesure est absolument nécessaire pour permettre aux conseils de villages et de comtés de l'Angleterre et de l'Ecosse d'acquérir à l'amiable ou par expropriation, à des conditions faciles et par des moyens qui n'entraînent pas de grandes dépenses, dans leurs différents districts ou les districts environnants tous les terrains qui, à leur avis, seront nécessaires à leurs habitants.

M. le PRESIDENT intervient et dit: Je dois faire remarquer à l'honorable et savant député ce que je lui ai déjà dit dans une conversation privée, à savoir, que la motion qu'il se propose de présenter anticipe sur la discussion de sujets mentionnés dans deux mesures qui sont déjà devant la Chambre. Je veux parler du bill qui porte le nom de l'honorable député du district de Leith—Autorités Locales (Ecosse) acquisition de terrain—et à un bill portant le nom de l'honorable et savant député de Forfar—Achat de terrain et Division (Ecosse). Bien que je ne veuille pas susciter d'obstacles à l'honorable et savant député, je dirai que je ne vois pas qu'il puisse faire une assertion sans violer les principes formulés dans ces deux mesures.

M. J. MORLEY: Je suppose donc que si mon honorable et savant ami rayait les mots "et en Ecosse" de sa motion, il serait dans l'ordre.

M. le PRESIDENT: J'ai fait cette remarque à l'honorable et savant député, mais, comme il représente une circonscription écossaise, il a paru ne pas vouloir faire le changement. C'est à l'honorable et savant député de décider ce qu'il doit faire. S'il veut rayer de sa motion les mots "et en Ecosse", cela, à mon avis, fera disparaître l'objection. Si ces mots étaient rayés, l'honorable et savant député serait dans l'ordre.

Une pareille discussion eut lieu en 1891. On en trouve le compte rendu à la page 1636 du "Hansard". Il y avait devant la Chambre quatre bills locaux comportant apposition du veto, un pour l'Angleterre, une pour le pays de Galles, un pour l'Ecosse et un pour l'Irlande. M. Lea demanda si une résolution qui s'appliquait par sa phraséologie aux quatre pays, était irrégulière et si elle ne devait pas s'appliquer à l'Angleterre, puisque le bill local comportant apposition du veto pour l'Angleterre avait été retiré. Voici la décision que donna le président:

La résolution a été rédigée en termes généraux et elle s'applique à tout le Royaume-Uni, à l'Angleterre, à l'Ecosse, au Pays de Galles et à l'Irlande. Il y a quelques jours, quatre bills locaux comportant apposition du veto étaient devant la Chambre, mais le bill relatif à l'Angleterre a été retiré de manière à permettre à l'honorable député de parler sur sa motion. Cependant la résolution, telle qu'elle est, si elle était ratifiée par la Chambre, empêcherait la discussion d'autres bills, et particulièrement celle de la mesure concernant l'Irlande. Elle serait donc régulière si l'honorable député limitait les termes de sa résolution à l'Angleterre, et il pourrait le faire en y insérant les mots "en Angleterre".

La proposition fut acceptée, la motion fut amendée et discutée. Le 4 mars 1903 (page 1427) M. Bell, sur un point d'ordre, voulut savoir si une motion serait irrégulière relativement à un sujet déjà mentionné dans un bill qui serait discuté le jour suivant. Voici ce que le président lui répondit:

J'allais appeler l'attention de l'honorable député sur le fait qu'il y a devant la Chambre plusieurs bills concernant le même sujet, et comme la motion est faite en termes généraux, j'allais demander à l'honorable député qu'est-ce qu'il allait discuter à part ce qui faisait le sujet du bill, et s'il voudrait modifier sa motion de manière à ne pas y mentionner ce qui fait le sujet des autres bills.

Cette décision est importante, parce qu'elle règle cette question et qu'elle tend à décréter que bien qu'une motion ait été faite sur un sujet, nous pouvons discuter cette question si elle ne fait pas le sujet d'un bill. La discussion se continua. Parfois le président parut trouver que cette discussion anticipait sur un débat, et il rappela à l'ordre les orateurs. Ces quelques décisions, à mon sens, règlent la question sur ce point-là. A la page 278 de May, est formulé le principe tendant à dire qu'une motion ne doit pas anticiper sur une question dont la discussion a déjà été fixée pour une certaine date par la Chambre. Maintenant la règle qui défend cette anticipation se trouve dans l'A B C de la procédure parlementaire et se lit comme suit:

Est irrégulière une motion qui anticipe sur un ordre du jour, sur un avis de motion, sur un amendement dont la discussion est fixée à un jour ultérieur, ou sur toute autre chose dont un avis public a été donné dans la Chambre lorsque les avis sont donnés, ou sur un

avis d'une motion dont la discussion n'a pas été fixée dans le cahier des avis, sur une motion demandant la permission de présenter un bill qui contient ce que mentionne la motion, ou un bill dont la discussion a été fixée pour une certaine date.

J'ai discuté le point et j'ai prouvé qu'une simple mention faite par le gouvernement dans le discours du Trône n'est pas suffisante pour nous enlever le droit de discuter la question qui y est mentionnée.

L'honorable M. DAVID : Même quand la promesse est confirmée par un représentant du gouvernement ?

L'honorable M. LANDRY : Même quand elle est confirmée par un représentant du gouvernement, parce que celui-ci n'est pas obligé de remplir cette promesse. Il peut promettre dans le discours du Trône une législation et ne jamais présenter le bill qu'il a promis. Si nous lisons le discours du Trône prononcé l'année dernière, nous voyons qu'il contient ce qui suit :

Conformément à ce qui a été annoncé au cours d'une précédente session, vous allez être priés d'étudier un bill ayant pour objet la revision du tarif des douanes.

Nous avons ici une promesse tendant à dire qu'une législation sera présentée conformément à une promesse faite l'année précédente. Aussi, est-il raisonnable que nous soyons empêchés de discuter le tarif des douanes à cause de la promesse faite l'année précédente. Aussi, est-il raisonnable que nous soyons empêchés de discuter le tarif des douanes à cause de la promesse faite à deux sessions précédentes ? Si nous sommes empêchés de le discuter, le gouvernement pourrait étouffer la discussion de toute question en mentionnant seulement dans le discours du Trône une de ces questions, sans avoir aucunement l'intention de présenter la législation promise.

L'honorable M. SCOTT : Lorsque mon honorable ami a pris la parole, j'ai annoncé que le gouvernement présenterait un bill sur le même sujet. Maintenant je déclare formellement que ce bill sera déposé devant notre Chambre ; et il serait regrettable que le Sénat fût appelé à exprimer une opinion sur une question qui peut-être serait étudiée à un autre point de vue. Les honorables sénateurs se lieraient à certains principes dont l'application pourrait embarrasser plus tard. Je déclare donc d'une manière positive que le bill sera présenté.

L'honorable M. LANDRY : Nous parlons de la question d'ordre. C'est une toute autre question. Le gouvernement est appuyé par la majorité dans cette Chambre et est capable de contrôler la majorité, et s'il n'est pas avantageux pour lui, au point de vue politique, de s'occuper de cette question, il peut la supprimer. Nous parlons maintenant d'un droit, et je dis que tant que le gouvernement n'aura pas inscrit un avis dans le cahier des avis, tout sénateur a le droit de discuter une question sans anticiper sur un débat ultérieur.

Le PRESIDENT : Comme cette question a été discutée à fond par l'honorable sénateur de Stadacona, je ferais peut-être mieux d'ajourner ma décision sur le point d'ordre qui a été soulevé. En tout cas, je dirai dès maintenant que la décision rendue l'autre jour s'appliquait à l'avis donné par un membre du cabinet à l'effet qu'un bill serait présenté, comme l'avait annoncé le discours du Trône. Ce qui rend difficile l'application à notre Chambre des règles qui régissent la Chambre des communes anglaises c'est que tous les bills présentés dans les Communes anglaises et les Communes canadiennes, sont précédés d'un avis de motion qui est inscrit dans le cahier des avis et qui empêche la présentation d'une autre motion relative au même sujet. Je constate, d'après deux décisions citées par l'honorable sénateur, qu'en 1890 un amendement à un paragraphe du discours du Trône a été déclaré irrégulier parce qu'il y avait d'inscrit dans le feuilleton de la Chambre l'avis d'un bill annoncé dans le discours du Trône.

L'honorable M. LANDRY : Ecoutez ! écoutez !

Le PRESIDENT : Je n'ai pas pu trouver dans le feuilleton de la Chambre l'avis du bill ; mais j'ai trouvé une motion de sir Michael Hicks-Beach. Bien que je n'aie pas trouvé un pareil avis en feuilletant le " Hansard " des jours précédents, je suppose qu'un avis a dû être inséré dans le feuilleton de la Chambre, et bien que ce bill fût présenté cinq ou six jours après la décision, bien que le dit amendement fût déclaré irrégulier quelques jours après, le ministre n'avait pas encore rédigé son bill,

mais son avis de motion avait empêché toute discussion sur ce qui faisait le sujet de son projet de loi. Or, comme tous les bills sont déposés sans avis devant la Chambre et passent par les mains du président au moyen d'un message, si un avis est donné par le représentant du cabinet dans cette Chambre à l'effet qu'un bill a été déposé devant l'autre Chambre et sera soumis au Sénat, est-ce que cet avis est suffisamment conforme aux précédents qui gouvernent la Chambre des communes anglaises ? Comme nous devons ajourner durant quelques jours, je mettrai, durant l'ajournement, ma décision par écrit.

A six heures le président lève la séance.

Reprise de la Séance.

L'IMMIGRATION ITALIENNE.

L'honorable M. CLORAN appelle l'attention :

Sur l'état déplorable des choses en la cité de Montréal, et dans d'autres parties de la Puissance du Canada, relativement à la sûreté et au respect de la vie humaine mis en danger, chaque jour, par l'entrée et la présence dans le pays d'une classe peu désirable d'immigrants; et qu'il demandera au gouvernement quelles mesures il se propose d'adopter pour empêcher, dans l'avenir, l'entrée au Canada de pareils ennemis de l'ordre, de la loi et de la vie des individus.

Il dit : J'ai l'honneur d'appeler l'attention de cet honorable corps sur un état de choses qui existe en plusieurs endroits du Canada. Ce n'est pas seulement pour moi un honneur mais c'est pour moi un devoir d'appeler l'attention sur cette question. Je ne veux pas dans l'explication de cette motion exprimer mes vues personnelles sur la question ; mais je désire attirer, par l'intermédiaire du Sénat, l'attention du gouvernement du jour sur un état de choses qui ne doit pas exister plus longtemps, je désire lui demander de prendre des mesures efficaces pour y mettre fin aussitôt que possible. Je dirai d'abord que la population de Montréal est quelque peu alarmée de l'état de choses qui existe dans cette ville. Je ne demande pas à cette honorable Chambre d'accepter mes assertions. Je veux lui lire quelques lignes d'un ou deux journaux de cette ville pour montrer quelle anxiété et quelle honte éprouve la ville de Montréal. Les articles sont un peu longs ; je n'en citerai que suffisamment pour indiquer ce que les gens de Montréal pensent à ce sujet, je pourrais ajouter ce que pensent les populations des autres parties du pays et de tout le continent relativement à cet état de choses. Lisez, par exemple, le " Daily Witness ", de Montréal, qui dit dans son numéro de lundi dernier :

S'il n'est pas mis fin à la manie italienne du meurtre, il se fera inévitablement, avant longtemps, une agitation ayant pour but d'exclure de ce continent une certaine classe de gens de cette nationalité. Les choses empirent au lieu de s'améliorer. Il y a eu, la semaine dernière, à Montréal, deux de ces meurtres, un par le stylet, l'autre par le revolver, et dans les grandes villes des Etats-Unis il ne se passe pas un jour sans que de pareils crimes se commettent. Quoi qu'il en soit, ce qui est évident c'est que les ouvriers italiens ne devraient pas avoir le droit de porter d'armes meurtrières, comme invariablement ils en portent. Un système ayant pour but de faire des perquisitions à leurs logis et sur leur personne devrait être établi. Les armes trouvées en leur possession devraient être confisquées et détruites, et ceux qui les portent devraient être sévèrement punis. Une chose très grave au sujet de ces meurtres, c'est qu'aux Etats-Unis comme au Canada, les coupables souvent échappent à la justice. Soit par crainte, soit par sympathie de la part des camarades, les compatriotes des assassins leur aident à se dérober à la police, leur donnent des moyens secrets de se réfugier dans d'autres villes où ils peuvent rester ignorés. Est-ce qu'il n'y aurait pas quelque moyen par lequel les Italiens respectables de ce continent, qui dépassent énormément en nombre leurs compatriotes meurtriers, pourraient s'unir et aider aux autorités pour faire cesser l'odieux qui s'attache au nom italien et dont ils souffrent tous plus ou moins? Une pareille initiative a été prise à New-York et elle devrait être prise à Montréal et dans d'autres villes. L'état de choses actuel est intolérable.

Voilà comment s'exprime un journal qui reflète l'opinion publique et qui ne parle jamais sans raison, quand il s'agit de la sûreté publique. Le " Herald ", de Montréal, a publié sous le titre : " Les Crimes Italiens " :

Il est impossible de lire sans frisonner la liste stupéfiante des crimes affreux commis, durant les derniers mois, par des gens de nationalité italienne.

L'honorable M. SULLIVAN : Je soulève un point d'ordre. J'aimerais à savoir si l'honorable sénateur peut attaquer, comme il le fait, toute une nation. Je crois que la chose est de mauvais goût, pour ne pas dire plus, et ne devrait pas être permise dans le Sénat. Si je gardais le silence, si je continuais à laisser exprimer de pareils sentiments, je pourrais être accusé de les approuver. Je crois donc que l'honorable

Le PRESIDENT.

sénateur ne devrait pas agiter cette question dans cette Chambre-ci. De pareilles assertions peuvent susciter des embarras à notre pays, et je demanderai à l'honorable président si l'honorable sénateur est dans l'ordre en se servant d'un pareil langage contre toute une nation, qui est une des plus courtoises et des plus polies du monde et qui a contribué à la civilisation de l'Europe plus que toute autre.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur ne soulève pas une question d'ordre.

L'honorable M. SULLIVAN : Oui. Je veux savoir si l'honorable sénateur peut se servir d'épithètes blessantes contre le peuple italien.

L'honorable M. BERNIER : Il n'attaque pas le peuple italien. Il attaque les Italiens de Montréal.

Le PRESIDENT : Je crois que le point d'ordre n'est pas bien soulevé.

L'honorable M. CLORAN : Je croyais que le point d'ordre devait être soulevé plutôt contre ceux qui m'interrompent, mais je crains que...

L'honorable M. McKAY (Truro) : Continuez à parler.

L'honorable M. CLORAN : Je continuerai mon discours quand j'aurai disposé du point d'ordre. J'approuve absolument la décision du président, qui a dit que le point d'ordre est mal soulevé. J'allais citer un autre organe de l'opinion publique pour démontrer, comme je l'ai déjà fait, que je n'exprime aucune opinion personnelle sur le sujet. Je ne suis que l'interprète de la circonscription que je représente, et j'espère aussi être l'interprète de bien des gens du Dominion. Les lignes que je viens de lire ne sont pas de mon cru. Elles sont l'écho des craintes et des anxiétés de toute la ville de Montréal et d'autres grands centres du Dominion, et je ne puis comprendre comment l'honorable sénateur, malgré son brillant talent de contradicteur, a cru pouvoir soulever une question d'ordre. Je veux citer d'autres organes de l'opinion publique à ce sujet. Je me bornerai à lire deux ou trois lignes de la "Patrie" et de la "Presse". La " Patrie " a dit ceci :

La criminalité italienne dans notre ville prend véritablement des proportions alarmantes. En moins de deux mois, depuis le commencement de l'année 1908, nous avons déjà eu à enregistrer cinq assassinats commis par les fils de l'Italie. Deux meurtres viennent d'être perpétés soup sur coup, de vendredi à samedi.

Nous ne croyons pas que notre population s'habitue jamais à ces mœurs violentes, et il est temps que nous prenions des mesures pour nous en préserver.

Une autre partie de l'article se lit comme suit :

Mais quelle mesure faut-il prendre pour enrayer ce fléau grandissant? La première chose à faire n'est-elle pas d'amender notre système d'immigration. Dans notre désir de peupler rapidement notre vaste pays, nous offrons une hospitalité trop large à toutes sortes d'individus.

Sans discernement aucun, nous accueillons tous ceux qui se présentent, et comme résultat, nos grandes villes sont aujourd'hui débordés par la lie des faubourgs de Londrs, de Naples ou de Palerme. La plupart des crimes qui ont été commis depuis assez longtemps l'ont été par des immigrants de bas étage auxquels nous n'aurions jamais dû ouvrir nos portes. Il faudrait un système d'inspection sévère qui permette d'opérer un triage aux divers ports d'immigration.

Si l'honorable sénateur veut que je traduise cela en anglais, je puis le faire.

L'honorable M. SULLIVAN : Je ne désire pas que cela soit traduit, non, assurément.

L'honorable M. CLORAN : Ce n'est là que l'expression de l'opinion d'une partie de la population de Montréal. Je dirai que l'opinion qui prévaut dans la ville de Montréal relativement à cette catégorie d'immigrants est partagée par la population de tous les grands centres du Dominion. Pas plus tard que la nuit dernière, la société de la " Main Noire " a menacé le maire de Winnipeg de faire sauter sa maison avec lui et sa famille s'il ne donnait pas mille dollars. Cette nouvelle nous est venue ce soir. S'il s'agissait d'une question locale, je ne prendrais pas le temps de la Chambre pour en parler. Je n'attaque pas les immigrants italiens en ce qui concerne surtout Montréal. J'attaque une certaine classe qui se trouve non seulement dans notre pays, mais sur tout le continent. Rarement les assassinats perpétrés par ces gens-là sont punis. On me dit que ce sont d'anciens criminels qui commettent ces meurtres-là. Aujourd'hui, dans la ville de Montréal, un Italien peut assassiner deux, trois, quatre ou cinq personnes, toute une famille, et il n'y a pas une personne, sur

200 qui le dénoncera à la police. Elles le cachent et le protègent. Elles lui donnent le moyen de s'enfuir. Celui qui assassine est coupable et celui qui le cache est encore plus coupable, parce qu'il lui donne la chance d'aller ailleurs commettre d'autres crimes. Le meurtre se commet souvent, comme le prouvent nos autorités policières. Pas plus tard que dimanche dernier, un immigrant, inconnu à la police, a massacré un homme de sa nationalité. Cet homme a marché librement dans les rues de la ville de Montréal durant quatre jours, bien que la police le recherchât. Elle n'a pu l'arrêter. Pourquoi pas ? Parce qu'elle ne pouvait se procurer les renseignements nécessaires pour établir son identité. Qu'est-il arrivé ensuite ? Le corps de la victime a été transporté à l'église, et le prêtre de la paroisse italienne de Montréal dit maintenant que l'argent qui a été recueilli pour payer les frais des funérailles de la personne assassinée a été employé pour expédier son meurtrier aux Etats-Unis. Je viens d'apprendre, avant d'entrer dans la Chambre, qu'il a été arrêté à Syracuse. Le meurtrier n'est pas le seul coupable; la société qui protège l'assassin l'est aussi, et voilà ce que nous devons empêcher. Je pourrais citer une douzaine d'exemples; mais je me suis borné à parler de ce qui s'est passé il y a quatre ou cinq jours, dans la ville de Montréal. Ces gens-là sortent dans les rues, le stylet ou le revolver à la main, et tirent à droite et à gauche et blessent nos citoyens.

L'honorable M. CHOQUETTE : Montréal est un mauvais lieu.

L'honorable M. CLORAN : Si Québec était un peu plus grand, il y aurait là plus d'Italiens; mais la ville est si petite qu'il n'y en a pas. L'honorable sénateur de Kingston a dit que j'attaquais la race italienne. Loin de moi l'idée d'attaquer le peuple italien. Il y a bien des années, quand j'étais étudiant, j'ai appris à admirer sa sculpture, à lire sa poésie, je me suis extasié devant sa peinture et ses autres œuvres d'art. Non, je n'attaque pas le peuple italien, et l'honorable sénateur a été trop prompt à soulever une question d'ordre à ce sujet. L'Italie a trop fait pour la civilisation, l'Italie a trop fait pour le monde chrétien pour que j'ose l'attaquer dans l'enceinte de cette Chambre. Je respecte le peuple italien. Je le respecte pour ce qu'il fait pour l'humanité sous le rapport de la science, de la littérature et des arts de tout genre. Je respecte le peuple italien. Je respecte le peuple italien pour ce qu'il fait pour le christianisme en lui donnant des théologiens et des saints. Non, je n'attaque pas le peuple italien. Je veux simplement appeler l'attention du gouvernement sur le fait que les choses ont changé en Italie depuis trente ans, et là où il y avait un peuple chrétien qui reconnaissait un Dieu et observait la loi, il y a aujourd'hui dans ce malheureux pays trop de factions qui ne reconnaissent aucune divinité, qui ne reconnaissent aucune autorité légale, qui n'ont que leur volonté pour guide, la " Mafia " et la " Main Noire ". Il y a aussi d'autres éléments qui désorganisent une nation qui a jeté tant de lustre sur l'histoire du monde chrétien. Voilà les éléments contre lesquels nous devons nous protéger et contre lesquels se protège le gouvernement italien. Autrefois ces gens-là reconnaissaient un maître suprême, reconnaissaient que la loi de leur pays devait les guider et les protéger dans les affaires publiques et leurs relations sociales; mais aujourd'hui, comme plusieurs autres pays, une grande partie de l'Italie a abandonné les vues du christianisme et les principes qui protègent la vie humaine dans les pays civilisés. Ayant perdu ce qui pouvait les guider, plusieurs d'entre eux n'hésitent nullement à ôter la vie à leurs compatriotes. Nuit et jour ils portent dans leurs poches toutes sortes d'armes meurtrières. Hier, le chef de la police provinciale de Québec, a parcouru quelque temps les rues de Montréal, et dans l'espace d'une heure, il a recueilli assez de stylets, de revolvers et autres instruments meurtriers pour emplir un fiacre. Presque chaque homme qu'il rencontra dans la colonie italienne portait des armes. Est-ce que l'on va tolérer un pareil état de choses dans le pays ? On me dira peut-être dans cette Chambre : " Que le conseil municipal s'occupe de cela. Que la ville s'occupe de ses criminels ".

L'honorable M. SULLIVAN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. CLORAN : Cela serait injuste pour les municipalités du Dominion. On ne peut les blâmer de ce qu'on leur amène en foule des criminels dont elles ne connaissent pas les antécédents. Le consul italien nous demande de nommer des détectives italiens. Pourquoi la ville de Montréal ou la ville de Québec ou tout autre grand centre du Dominion serait forcé d'établir un corps de police spécial pour une certaine catégorie d'immigrants ? La chose est absurde. C'est ce gouvernement-ci qui doit prendre des précautions nécessaires pour empêcher ces immigrants d'entrer au Canada. Je suis loin de prétendre que le gouvernement est responsables de l'entrée au Canada de cette catégorie d'immigrants, parce que je sais d'une manière certaine que le gouvernement ne favorise pas l'immigration italienne au Canada. Il n'y a pas un seul agent en Italie. Mais si le gouvernement ne l'encourage pas, les compagnies l'encouragent, bien qu'elles constatent, à leur grand regret et à leur grand détriment, que les immigrants italiens ne sont pas de bons immigrants, même au point de vue de la main-d'œuvre. Ce sont les hommes les plus difficiles à conduire au travail. Je les ai vus travailler, l'année dernière, à la construction du chemin de fer Transcontinental. Il n'y a pas moyen d'employer la conciliation avec eux. Une fois qu'ils se sont mis dans la tête qu'ils doivent quitter le travail et l'entrepreneur, ils partent, et rien ne peut les retenir. Et l'on me dit aujourd'hui qu'ils exigent que le contremaître qui surveille leur travail soit de leur nationalité. Quel est le résultat de cela ? Les entrepreneurs ont aujourd'hui des équipes de cinquante hommes pour faire un travail que pourraient exécuter dix ou quinze hommes. J'ai vu cela de mes yeux. Voilà la classe d'immigrants qui a été amenée ici, non pas par le gouvernement, mais par les grandes compagnies, qui croyaient épargner de l'argent en employant de pareils travailleurs. Ils peuvent en avoir épargné les premières années; mais ces hommes causent des embarras et des ennuis à ceux qui les emploient. Je ne dis pas cela de tous, mais d'un trop grand nombre d'eux. Maintenant qu'ils sont ici, qu'allons-nous en faire ? Le chef de police de Montréal dit qu'il n'y a qu'un seul moyen de faire face à la situation, c'est d'empêcher ces immigrants de débarquer au Canada. Un des meilleurs corps de police du monde, à part celui de Londres, est le corps de police de New-York. Et que dit le commissaire en chef de cette institution ? Il déclare, sous la responsabilité de ses fonctions, qu'il ne peut réprimer les crimes de cette classe d'immigrants. C'est ce qui fait dire au " Witness ", de Montréal, que j'ai cité, que cette question intéresse non seulement le Canada, mais tout le continent, et qu'il faut aviser aux moyens de la régler. Mais de Denver à Winnipeg, de Montréal à New-York ou à la Nouvelle-Orléans, partout où vit cette classe de gens, il y a des crimes abominables, des crimes qui font frissonner d'horreur. Il a été commis, dimanche, à Denver, un crime qui a fait tressaillir d'horreur toute la chrétienté. Un homme, épouvantable dans sa vengeance, épouvantable dans sa soif du sang, a poignardé un prêtre qui célébrait la messe à l'autel. De tels crimes sont abominables et se généralisent, et je prétends, avec la presse du pays, avec les autorités policières du pays, que des mesures sévères devraient être prises pour empêcher cette classe d'immigrants d'affluer dans notre pays. Quelles mesures devons-nous prendre ? C'est à l'administration du jour de les formuler et de les faire exécuter. Si la phraséologie de nos lois n'est pas assez effective, que le gouvernement rende les services de ses fonctionnaires effectifs sous ce rapport-là. Je dis que le gouvernement devrait s'occuper immédiatement de cette question. C'est une question que le parlement ne peut pas mettre en oubli, et si nos lois touchant l'immigration ne peuvent pas faire cesser cet état de choses, il est de notre devoir, comme représentants du peuple, de protéger la vie de nos compatriotes. Il est du devoir du parlement d'édicter des lois effectives, qui ne feront pas disparaître ces gens-là—ils sont ici et il nous faut les garder, malgré nous—mais qui préviendront ces crimes. Nous ne voulons pas nous opposer à l'immigration italienne en général. Il y a plusieurs bons citoyens parmi ces immigrants-là. Je pense que la plus grande partie de notre colonie italienne vaut autant que nous. Nous ne protestons pas contre leur séjour ici; mais nous avons le droit de protester contre la venue des

criminels qui affluent à nos frontières. Je n'ai d'autre objet en vue que le bien-être et la protection de nos populations. Je veux mettre fin à ces dangereuses manifestations de la force brutale. On lit avec épouvante ce qui est publié relativement à ces gens-là. Je dis donc, avec tout le respect qu'on doit à cette vieille et grande nation, avec toute l'admiration que j'ai pour elle, que le gouvernement devrait prendre des mesures énergiques pour empêcher que ces criminels-là entrent dans notre pays.

L'honorable M. SCOTT : Le gouvernement n'a pas invité les Italiens à venir ici. Ils entrent librement dans tous les pays et ils en sortent de la même manière, et je ne vois pas pourquoi nous les empêcherions de venir ici. Il y a dans la ville d'Ottawa des Italiens. Ils observent les lois, ils sont laborieux et ne nous causent pas d'embarras, parce que nous appliquons nos lois. Il y a des Italiens dans toutes les villes du Canada. La raison pour laquelle ils sont considérés comme dangereux à Montréal, est bien claire. Les officiers de police de Montréal remplissent avec indifférence leurs devoirs, et la ville abonde en buvettes licenciées et non licenciées. Il y a quelque temps, j'ai attiré l'attention de la Chambre sur le pénible fait que Montréal comptait plus d'ivrognes proportionnellement à sa population, qu'aucune autre ville du Canada, à cause du nombre de ses buvettes. La police n'a pas fait ce qu'elle aurait dû faire pour empêcher la perpétration des crimes. J'ai lu, il y a un mois ou deux, qu'environ cinquante personnes avaient été poursuivies pour vente de liqueurs. Ont-elles été punies ? Non, le chef de police leur a fait souscrire $5 à un certain fonds, et elles ont été libres. Voilà ce qui se passe à Montréal, et voilà la conséquence de cet état de choses. Si la police avait fait son devoir à Montréal, ces meurtres-là n'auraient pas eu lieu. Quelle est l'opinion du prêtre de cette paroisse italienne de Montréal ? La voici :

> La police est de beaucoup trop indulgente pour quelques-uns de ces délinquants. Si elle trouve sur eux des armes, elle leur demande de payer une amende. Ils la paient, convaincus qu'il ne sera pas difficile de faire souscrire cette somme par d'autres Italiens. Ce système de souscription s'exerce sur un grand pied, et, à ma connaissance, des hommes honnêtes et laborieux ont été obligés de venir en aide à des vauriens italiens qui avaient eu des démêlés avec la police. Ils sont obligés de faire cela, parce qu'ils redoutent quelques-uns de ces hommes, qu'ils craignent leur vengeance, s'ils ne leur donnent pas d'argent.
>
> Je puis vous citer un exemple. Hier et avant hier il a été fait une souscription parmi les Italiens pour payer les frais des funérailles d'Antonio Di Lucca, l'homme qui a été poignardé par Vitto Macoli. La souscription était censée être faite pour cet objet, mais je suis en mesure de déclarer qu'une partie de l'argent a été souscrite pour donner au meurtrier les moyens de s'enfuir aux Etats-Unis.
>
> Je ne comprends pas pourquoi la police n'a pas encore arrêté Vitto. Il a été vu, hier midi, rue Sainte-Catherine, et cent personnes, au moins, savent parfaitement où il se trouve.
>
> Pourquoi n'intervient-on pas? La chose est facile à comprende. Les Italiens savent que s'ils dénoncent les coupables, la police fera connaître leurs noms et que les amis des accusés peut-être les assassineront. Voilà la raison pour laquelle ils ne dévoilent pas ce qu'ils savent et que souvent ils refusent de dire quoi que ce soit.

Il parle ensuite de l'incident qu'a mentionné l'honorable sénateur, et il s'étonne que la police n'ait pas arrêté cet homme, qui a été vu plusieurs jours après.

L'honorable M. CLORAN : Par les Italiens ; non pas par la police.

L'honorable M. SCOTT : La police l'a vu et n'a pas cherché à l'arrêter. Ce gouvernement-ci n'est pas obligé de faire exécuter la loi criminelle dans cette ville-là. New-York compte plus de 300,000 Italiens, et vous n'entendez pas dire que de pareils meurtres y sont commis, simplement parce que les autorités y agissent avec énergie. Mais la police de Montréal, en acceptant $5 ou toute autre somme d'un délinquant qu'elle devrait arrêter, encourage le vice. Je crois que les autorités policières ont eu tort de ne pas écouter le consul italien, qui leur a conseillé d'engager un certain nombre d'Italiens comme limiers. Ça serait le seul moyen d'empêcher ces hommes-là de commettre des crimes. Je suppose qu'une demi-douzaine de Montréalais sont impliqués dans les crimes que l'honorable sénateur a décrits avec tant d'éloquence. Cependant il attribue tous ces crimes aux Italiens de Montréal. Dans les autres villes, où la police fait observer la loi, où la loi est suffisamment sévère pour cette fin, les criminels sont surveillés. Le gouvernement du Canada n'est nullement responsable de cela. Toute la responsabilité retombe sur la ville de Montréal.

L'honorable M. CLORAN : Qu'est-ce que le greffier de la cité répond à cela ?

TROISIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (n° 44) intitulé : "L'Alberta Northern Railway Company."—(L'honorable M. Talbot.)

DEUXIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (n° 21) intitulé : Loi concernant la "British Yukon Railway Company".—(L'honorable M. Belcourt.)

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

CONTINUATION DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle :

La reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Casgrain, tendant à attirer l'attention du Sénat sur l'importance qu'il y a de construire prochainement le canal de la baie Georgienne et demandant au Gouvernement si le rapport de l'exploration de cette voie fluviale sera soumis au Sénat durant la présente session.

L'honorable M. BELCOURT : La plus importante des question est aujourd'hui celle du transport et elle comporte la tâche la plus lourde et la plus pressante dans laquelle l'énergie et l'ambition canadiennes peuvent et doivent s'exercer. Cette question est d'une importance suprême pour toutes les nations qui aspirent à la grandeur; mais dans nul autre pays elle n'est plus importante, qu'elle l'est au Canada, parce que le peuple canadien a pour ainsi dire entre ses mains la solution de la question du transport non seulement sur son territoire, mais sur la plus grande partie du continent de l'Amérique du Nord. Notre vaste territoire, nos immenses forêts, nos inépuisables pêcheries, nos mines si riches, et surtout la grande et fertile zone à blé du Dominion nous font un devoir impérieux d'accroître et d'améliorer tous nos moyens de transport. Mais il y a pour cela une autre raison, tout à fait étrangère à nos ressources et à nos besoins. Je veux parler de la position géographique du Canada, et je prétends que la solution de la question du transport sur le continent de l'Amérique du Nord, est, je le répète, en grande partie entre les mains des Canadiens. Le Saint-Laurent, l'Ottawa et les autres rivières si considérables du Canada constituent, avec la part que nous possédons dans les grands lacs le legs le plus considérable de tous ceux qui ont été faits au Canada et qui se trouve en tête de la liste où sont énumérés ses inépuisables richesses. Il n'existe dans aucune partie de l'univers une plus grande, une ausi grande voie nautique ouverte au commerce que celle formée par les rivières Saint-Laurent et Ottawa. Bien que le Canada ait fait beaucoup pour améliorer ses moyens de transport, je dirai que je suis un de ceux qui croient que nous n'avons pas fait tout ce que nous aurions dû faire, sous ce rapport-là, que nous n'avons certainement pas accompli autant que nous avons su accomplir dans les autres sphères de l'activité nationale. Cela s'explique par le fait que nous avions énormément à faire relativement à nos chemins de fer, en raison de la vaste étendue de notre territoire et de sa lente colonisation. Aujourd'hui la plus grande partie des céréales du Nord-Ouest destinées aux marchés étrangers est expédiée par voie de Buffalo à New-York ou à quelque autre part des Etats-Unis, et le monopole des quatre-cinquièmes, au moins, de l'énorme et toujours croissant trafic des grands lacs est entre les mains de nos voisins. Et cependant le peuple canadien, s'il le veut, peut changer complètement la situation, transporter par des voies fluviales canadiennes, dans des navires canadiens, tous les immenses produits de notre sol, peut avoir la haute main sur le trafic des mers intérieures de l'Amérique du Nord. La nature a donné au Canada les moyens de résoudre le grande problème du transport sur le continent de l'Amérique du Nord. Si les Canadiens le veulent, ils peuvent faire passer le sceptre de la suprématie commerciale des Etats-Unis de New-York et de Boston à Montréal et à Québec. Ces paroles peuvent paraître celles d'un utopiste. Elles ne le sont pas cependant. Je les ai prononcées délibérément, après réflexion, absolument convaincu qu'elles sont vraies et que l'avenir prouvera que je n'ai pas exagéré en formulant mon opinion à ce sujet. Quoi qu'il en soit, il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte de l'Amérique du Nord pour comprendre les avantages géographiques et topographiques qu'offre le nouveau continent, il suffit d'examiner l'œuvre de la Providence, d'en sonder les desseins, et d'appliquer les leçons que l'expérience a données à l'humanité, pour prouver l'exactitude absolue de cette conclusion à laquelle est arrivé quiconque étudie d'une

manière consciencieuse et impartiale la question que je me suis proposé de traiter dans cette honorable Chambre. D'ailleurs, cela a été établi par les plus hautes autorités, non seulement du Canada et de l'Angleterre, mais encore par les plus hautes autorités des Etats-Unis, où pourtant on a toutes les raisons du monde pour professer et propager une opinion contraire. Mais comment peut-on atteindre l'objet qu'on a en vue ? En améliorant, par-dessus toutes choses, la voie nautique de la rivière Ottawa et de la rivière aux Français, de la baie Georgienne à la ville de Montréal. Encore récemment ceux qui préconisaient ce projet dans le parlement et dans la pressse du pays se recrutaient particulièrement parmi les députés et les journalistes qui habitent la vallée de l'Ottawa. Il est agréable et encourageant pour les hommes qui ont, durant plusieurs années, —je suis un de ceux-là,—préconisé ardemment le projet de l'ouverture de cette voie fluviale, il est agréable pour nous, dis-je, de savoir que le projet n'intéresse plus seulement la population de la vallée de l'Ottawa. En tout cas, étant données la grandeur et l'importance de cette entrevraiment nationale, qu'il me soit permis, en ce moment, de faire appel à l'esprit d'initiative des hommes publics des grandes villes de Montréal et de Québec, de leur demander d'aider à l'exécution de ces travaux, qui, à mon sens, sont les plus importants que le Canada ait jamais projetés. Dans la solennité de cette enceinte, je prie les hommes importants de toutes les provinces du Canada, d'appuyer ceux qui font des instances auprès du gouvernement fédéral pour l'engager à commencer le plus tôt possible l'exécution de ces travaux aussi considérables que nécessaires. Le projet du canal de la baie Georgienne est réalisable, et physiquement, financièrement et commercialement rien ne peut en empêcher la réalisation. Les ingénieurs sauront surmonter facilement tous les obstacles qu'ils rencontreront dans l'ouverture de cette grande voie nautique. Le coût de pareils travaux ne serait pas excessif et ne dépasserait pas les limites des ressources financières du Canada. Au point de vue commercial, le succès est assuré. C'est l'entreprise nationale qui aidera le plus au transport du trafic du pays. Je ne m'arrêterai pas longtemps ce soir, aux aspects physiques et financiers de l'entreprise ; je me bornerai à faire voir les aspects commerciaux, je m'efforcerai, et cela sans hésiter, à démontrer la nécessité de cette voie fluviale. La voie en question a été si souvent décrite, que je ne m'exposerai pas à ennuyer la Chambre par une nouvelle description. Nous avons eu, l'autre jour, dans le discours instructif et intéressant de notre ami de De Lanaudière (M. Casgrain) une description complète et détaillée de cette voie nautique, particulièrement au point de vue du génie civil, et j'ai pris d'autant plus plaisir à écouter les fortes raisons qu'il a si bien formulées à l'appui du projet que l'honorable sénateur, je crois, n'a pas toujours été favorable à la construction du canal de la baie Georgienne. Il a parlé de l'entreprise comme seul peut en parler un homme du métier ; et nous savons tous qu'il a toutes les aptitudes et toutes les connaissances d'un ingénieur de premier ordre. Je le salue parmi ceux qui préconisent la construction de ce canal, et je n'ai aucun doute qu'il continuera à appeler avec instance l'attention du gouvernement sur le projet. Quoi qu'il en soit, je me bornerai à rappeler à la Chambre que la longueur entière de cette voie fluviale est de 425 milles, dont près de 400 milles se composent de nappes d'eau profonde, où il faudra faire ça et là des travaux de creusement et d'amélioration peu considérables. Il ne sera fait un canal artificiel que sur une longueur de 29 milles et seulement 27 écluses y seront construites sur une longueur de quatre milles. Il a été démontré fréquemment et amplement que les obstacles, au point de vue du génie civil, ne sont pas nombreux, comme le démontrent les rapports d'éminents ingénieurs tels que MM. Walter Shanley, T. M. Clarke, Marcus Smith et autres. Nous avons pu lire plusieurs autres rapports faits par les fonctionnaires du ministère des Travaux publics du Canada, particulièrement un rapport qui a été publié, il y a trois ans à la date du 24 mars 1905. Et puis nous avons eu l'opinion de l'un des ingénieurs les plus compétents de l'époque en fait d'hydrographie et d'irrigation, de Geo. Y. Wisner, mort il y a un an. M. Wisner, comme les honorables sénateurs se le rappellent probablement, était un des trois commissaires

nommés pour étudier les voies maritimes et fluviales de ce continent, pour savoir où pourraient être construits des canaux devant relier les grands lacs au littoral de la mer, pour assurer aux Etats-Unis la haute main sur l'immense trafic des mers intérieures. Le sénateur Newlands était aussi un des commissaires. J'ai oublié le nom du troisième. Ces commissaires visitèrent, au point de vue hydrographique, tout le continent, et, après avoir fait de longues observations, ils firent au président des Etats-Unis, un rapport, dans lequel ils ne recommandèrent aucune voie nautique en particulier. Au fait, les commissaires admirent implécitement, que dans nulle partie du territoire de la république américaine, un pareil canal ne pouvait être construit. M. Wisner parcourut d'une extrémité à l'autre la voie de l'Ottawa et de la baie Georgienne, et après avoir examiné les plans et les évaluations qui avaient été faits au sujet de la construction du canal projeté, il déclara que ce n'était pas le peuple des Etats-Unis qui pouvait construire un canal aussi profond, mais bien le peuple du Dominion. Il comparut le 15 juin 1904, devant la Commission Royale appelée à étudier la question du transport, et il exprima de la manière la plus catégorique l'opinion dont je viens de parler. Et puis il y a le rapport du ministère des Travaux publics, fait en novembre 1907, qui a été soumis au parlement tout récemment, et qui a trait spécialement à la navigabilité de la partie du canal projeté qui s'étend de l'embouchure de la rivière aux Français à North-Bay. Il y est fait mention des difficultés à vaincre, au point de vue du génie civil, et l'ingénieur qui a fait les études hydrographiques requises pour la construction du canal projeté a dit dans son rapport qu'on peut construire un canal pouvant livrer passage à des navires d'un tirant de 22 pieds, de la baie Georgienne à North-Bay, au coût de $13,000,000. Le département des Travaux publics a aussi terminé une étude hydrographique très claire, très longue et très minutieuse de toute la voie—de Montréal à la baie Georgienne—et un rapport complet de cette étude doit être publié à la fin de mars. Ce rapport sera déposé sur le bureau de la Chambre, et l'ingénieur en chef qui a fait l'étude en question m'a dit que les signataires du rapport déclarent positivement dans leurs conclusions qu'aucun obstacle matériel ne peut empêcher de donner une profondeur de 22 pieds au canal projeté du lac Huron à Montréal. Quoi qu'il en soit, il y a quelques années l'"Engineering News", de New-York, fit l'observation suivante relativement aux difficultés physiques à vaincre dans la construction du canal projeté :

> Au point de vue du génie civil, abstraction faite des intérêts internationaux, il est hors de doute que la route de l'Ottawa est de beaucoup la meilleure pour ouvrir une voie fluviale aux navires d'un fort tirant d'eau des grands lacs intérieurs au littoral de la mer. Relativement au commerce d'exportation entre le Nord-Ouest et l'Europe elle offre la route la plus courte possible, et les seuls obstacles qui, à proprement parler, pourraient un tant soit peu amoindrir sa superiorité sont les dangers de la navigation dans le golfe.

Je pourrais peut-être citer ici l'opinion qu'a exprimée, à ce sujet, le regretté M. Wisner, dans un article du "Citizen" d'Ottawa, le 20 juin 1901. Voici ce que M. Wisner a dit :

> Il n'y a absolument aucun doute sur la réalisation du projet. Si tout le territoire que traversera le canal se trouvait sous l'autorité des Etats-Unis, les travaux de construction, s'y poursuivraient très rapidement.

Voilà ce qui est dit quant à la practicabilité physique de l'entreprise. Permettez-moi maintenant de dire un mot sur l'aspect financier de la question. Après avoir fait des calculs basés sur son étude de toute la voie,—de la rivière aux Français à Montréal,—après avoir examiné minutieusement les plans préparés par les ingénieurs de la compagnie du canal de la baie Georgienne, qui ont consacré une couple d'années à cet important travail, M. Wisner a estimé le coût du canal à $85,000,000.

L'honorable M. SULLIVAN : L'honorable sénateur entend-il dire $85,000,000 pour l'exécution de tout le canal de la baie Georgienne ?

L'honorable M. BELCOURT : Oui, de la baie Georgienne à Montréal. M. Saint-Laurent, l'ingénieur en chef des travaux d'exploration hydragraphique dont il s'agit, dont on nous promet le rapport d'ici à quelques semaines,—il m'a communiqué ses chiffres, —porte ce coût à $90,000,000. Entre les calculs de M. Wisner et ceux de M. Saint-Laurent il n'y a qu'une différence de $5,-

000,000. Ces calculs ont été faits pour un canal d'une profondeur de 22 pieds, qui livrera passage à des bateaux d'un tirant d'eau de 20 pieds. Dans les calculs de M. Saint-Laurent sont compris le coût des bouées et des phares sur tout le parcours de la route, les usines électriques, les quais, les écluses; tout ce qui devra être payé comme dommages pour la submersion des terrains, etc., tout ce que coûtera l'acquisition des forces hydrauliques déjà concédées. Si nous acceptons les chiffres de M. Saint-Laurent—$90,000,000—et si nous supposons que nous pouvons emprunter de l'argent à quatre pour cent,—ce que le Canada peut faire indubitablement,—nous aurons, pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt, une dépense annuelle de $3,600,000. Les frais d'entretien ont été fixés par M. Wisner et d'autres ingénieurs à un million de dollars par années. Est-ce que cette somme est trop élevée comparée aux ressources financières du Canada ? Personne ne peut douter un instant que nous soyons capables de payer cette somme pour une telle fin. Mais il ne s'agit pas de savoir si nous pouvons faire cette dépense, mais bien de savoir s'il est à propos de la faire. En tout cas, je suis prêt à dire que si les frais de construction et d'entretien de cette voie fluviale devaient être payés à même le trésor national, comme ils le seraient, si le gouvernement se chargeait de la réalisation du projet, si le canal devait être ouvert gratuitement aux bateaux—comme il le serait, si le gouvernement le construisait et l'exploitait,—je suis prêt à prétendre, dis-je, que cette dépense serait de la plus grande sagesse, en raison des immenses avantages commerciaux qui en découleraient. Mais le gouvernement n'aurait pas à payer toute cette dépense annuelle, même s'il construisait la voie, même s'il l'exploitait sans exiger de péages. En supposant que le gouvernement ne recevrait pas directement un sou de l'exploitation du canal, nous pouvons compter que tous les ans il tombera indirectement dans le trésor national une somme de $5,000,000. En creusant ce canal, nous créerons des forces hydrauliques immenses qui pourront être utilisées immédiatement dans l'intérêt général. On estime que ces forces hydrauliques représenteront celle de 800,000 à 2,000,000 de chevaux. Prenons le chiffre le plus bas. La force de 800,000 chevaux à $6 par force de cheval,—prix que reçoit le gouvernement pour l'énergie hydraulique des canaux du Saint-Laurent, nous donnera un revenu annuel de $4,800,000; de sorte que le canal, une fois terminé, même si le gouvernement l'exploite sans exiger de péages, pourra payer ses frais d'exploitation et d'entretient. Je dis donc que ce n'est pas exagérer que de prétendre que cette magnifique voie nautique peut être construite et exploitée sans qu'il en coûte, à proprement parler, un seul sou au pays. A ce sujet, j'appellerai l'attention de la Chambre sur les récentes assertions du président des Etats-Unis dans un discours prononcé devant la commission nommée pour faire une enquête relativement aux mers intérieures des Etats-Unis. M. Roosevelt, entre autres choses, a dit :

> Une autre question d'une importance primordiale est celle des forces hydrauliques. On ne fait que commencer à comprendre l'importance de cette question dont la solution contribuera si hautement au futur progrès de notre pays, particulièrement au progrès de l'Ouest. Le projet qu'a conçu la ville de Los Angeles—le projet le plus hardi peut-être des temps modernes—de construire un canal qui devra l'alimenter d'eau, un canal d'une longueur de 250 milles—promet non seulement de se réaliser mais encore de produire une force hydraulique suffisamment considérable pour rapporter un gros intérêt sur l'argent engagé dans l'entreprise au montant de $23,000.000.
>
> Jusqu'à présent on n'a pas toujours compris l'avantage de faire servir l'eau à un double but. Il a été établi récemment que les écluses construites par le Gouvernement pour améliorer les voies navigables laisent échapper assez d'eau inutilisée pour produire une force hydraulique égale à celle de centaines de milliers de chevaux. On a calculé que la valeur de la force hydraulique inutilisée en argent chaque année aux Etats-Unis dépasse la valeur du rendement annuel de toutes nos mines. Au reste, on a calculé que si la force motrice de nos cours d'eau était utilisée avec discernement et sagesse, elle pourrait donner des recettes qui couvriraient tous les frais des travaux que nous somme obligés de faire pour l'amélioration et la protection de nos mers intérieures.

Il me semble que ces paroles, qui sont vraies pour les Etats-Unis, sont encore plus vraies pour le Canada, particulièrement en ce qui regarde le canal projeté. On peut se demander si cette énergie hydraulique dont je viens de parler pourra être utilisée. Je suis convaincu, moi, que toute cette énergie pourra être exploitée immédiatement pour la mise en activité de scieries et d'autres établissements du même genre, pour la fabrication de la

pulpe, du papier, etc., pour la fonte des minerais, pour la fabrication du ciment, dont la matière première se trouve tout le long de cette route, pour la fabrication d'une foule d'autres articles. Et puis cette force pourrait être utilisée pour la traction des trains de chemins de fer par l'électricité au lieu de la vapeur. Un expert a dit que les trains du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui longe cette grande voie fluviale, devront bientôt être mus par l'énergie hydro-électrique, qui remplacera la vapeur. Les grandes villes auront besoin de cette force motrice. Montréal voudra l'utiliser comme l'a clairement démontré, l'autre jour, l'honorable sénateur de De Lanaudière, et étant donnée l'augmentation du prix du charbon, on s'en servira considérablement pour la transmission à longue distance. Pas plus tard que la semaine dernière, les journaux nous ont dit que Mackenzie et Mann avaient acquis une partie de la force hydraulique du Niagara et d'autres forces semblables qui se trouvent dans différents endroits du Canada, en vue d'appliquer l'électricité, au moins à une partie de leurs chemins de fer. On utilise aujourd'hui cette force sur les voies ferrées et à l'avenir on l'utilisera encore plus. On utilisera bientôt les forces hydrauliques qui se trouvent le long de la voies en question. Je puis dire, avec une grande certitude, qu'avant que le canal soit terminé,—disons d'ici à sept ou huit ans,—toutes ces forces hydrauliques seront utilisées sur un grand pied.

Les canaux du Saint-Laurent nous coûtent anneullement environ quatre millions de dollars, et assurément on ne peut pas dire qu'ils aient, d'une manière considérable, fait passer les céréales de l'Ouest par les voies canadiennes. La route du Saint-Laurent n'offre qu'une faible partie des avantages que pourrait donner celle de l'Ottawa, et j'aimerais à citer à la Chambre, ce qu'a dit, à ce sujet, tout récemment, le "Herald" de New-York. L'"Evening Journal" d'Ottawa, qui a reproduit l'article du "Herald" de New-York, contenait le 13 janvier, les lignes que voici :

On n'a pas atteint les résultats qu'on attendait de la construction des canaux d'une profondeur de quatorze pieds sur le fleuve Saint-Laurent pour détourner de sa voie actuelle le trafic d'exportation et le diriger de Buffalo à Montréal.

On doit renoncer à l'espoir que cette voie puisse jamais faire dévier de sa voie actuelle le trafic en question. La nature du trafic des lacs, le tonnage énorme des navires d'aujourd'hui, joints à l'avantage que ces navires ont de pouvoir transporter, dans leurs voyages de retour, des cargaisons prises dans les ports américains du lac Erié, font plus que compenser les désavantages résultant du coût du transport du blé de Buffalo à la mer à l'encontre du transport sans transbordement par les petits bâtiments de la ligne rivale d'entier parcours, du Canada. Mais la concurrence n'a pas dit son dernier mot. Sans doute on ne peut donner de plus grandes dimensions aux navires des lacs, l'extrême limite de l'augmentation du tonnage a été atteinte, et cette limite met fin aux avantages de la route américaine de Buffalo au littoral de la mer. Le Canada a cependant un gros atout dans son jeu en ce qui regarde le canal projeté de la baie Georgienne.

Je ferais remarquer en passant que pour faire mes citations à la Chambre, j'ai choisi des opinions qui proviennent presque toutes d'hommes des Etats-Unis. J'ai fait cela parce que j'ai voulu faire connaître à la Chambre des opinions étrangères, qu'elle ne connaissait pas encore, et qui, à mon sens, ont d'autant plus de valeur qu'elles sont celles de personnes désintéressées. Le "Herald" ajoute :

Il veut jouer et il est prêt à jouer cet atout. En adoptant cette voie et en utilisant la rivière aux Français, le lac Nipissingue et la rivière Ottawa, on peut construire jusqu'à Montréal un canal qui permettra d'y faire passer des navires d'un tirant de vingt pieds, sans transbordement, sans arrêt depuis les grands lacs jusqu'aux potrs où se font sentir les marées. Cette route serait aussi de 450 milles plus courte que la voie d'entier parcours actuelle du Saint-Laurent entre les grands lacs et Montréal. Le coût approximatif de la voie projetée serait de $12,000,000.

Il semble qu'aucune concurrence ne pourrait être faite avantageusement à cette voie. Quand elle sera terminée, la route de Buffalo sera irrémédiablement reléguée à l'arrière plan. Sur ce point les considérations suivantes sont on ne peut plus concluantes.

Pour justifier les paroles que j'ai prononcées à ce sujet, je désire attirer l'attention de la Chambre sur l'assertion tendant à dire que la route du Saint-Laurent est supérieure, relativement au transport, à toutes les routes du continent.

Parmi les quelques journaux que je dois citer se trouve une feuille canadienne, dont la Chambre me permettra de lire un extrait. Cette feuille a pour titre "Trode Bulletin", et le 20 juin 1906, le "Citizen" en a reproduit ce qui suit :

Ce n'est pas du coût de la construction du canal de la baie Georgienne qu'il faut s'occuper, mais bien de la nécessité absolue qu'il y

a de faire face aux exigences du transport, aux exigences d'un commerce qui croit rapidement, et qui, s'il est négligé pourra malheureusement amener une calamité nationale. L'idée de parler du coût de cette construction! Sans doute il faudra une somme ronde pour construire le canal ; il serait prudent de construire le canal; il serait même prudent de plus que ne l'indiquent les calculs qui ont été faits jusqu'à présent. Mais le Canada est bien capable de payer une pareille somme. C'est le meilleur placement qu'il puisse jamais faire au point de vue national, pour assurer sa prospérité, et il se réjouira plus tard des revenus qu'il devra lui rapporter.

Quelques-uns ont dit que nous ne devrions pas faire une pareille dépense, parce que nous avons dépensé quatre-vingt millions pour les canaux du Saint-Laurent, ou plutôt cent millions, parce que le coût réel est de quatre-vingt millions et que nous avons dépensé en outre, environ vingt millions pour leur exploitation et leur entretien, parce que ces canaux nous coûtent quatre millions par année et qu'ils n'ont pu détourner le trafic de la route qu'il suivait et le faire passer par les voies canadiennes. Mais du moment que nous sommes forcés d'admettre que les canaux du Saint-Laurent n'ont pu faire atteindre l'objet que le gouvernement canadien avait en vue lorsqu'ils les a approfondis, il me semble que c'est pour cela même que le canal en question doit être construit, s'il est démontré qu'il peut lui faire atteindre cet objet.

Je n'ajouterai rien quant à la praticabilité physique et financière de l'entreprise ; mais je traiterai la question à un autre point de vue, au point de vue commercial. Quels seraient les avantages commerciaux de ce canal ? A ce sujet, je citerai les opinions des autres. Je rappellerai à la Chambre, l'opinion qu'exprima sir William Van Horne—je ne la lirai pas, parce que chaque membre de cette Chambre la connaît—lorsqu'un comité spécial du Sénat du Canada fit une enquête à ce sujet en l'année 1898. Je rappellerai à cette Chambre l'opinion que donna, sous la foi du serment, M. William Whyte, un des vice-présidents du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je citerai une partie de ce qu'a dit l'éminent ingénieur que j'ai déjà nommé, M. Walter Shanley, dans un rapport publié en 1900. A la page 10 de ce rapport, je lis les lignes suivantes :

Je n'ai pas l'intention d'aligner de longues colonnes de statistiques pour démontrer ce que deviendra peut-être le trafic de l'Ouest au littoral de la mer d'ici à dix ans, espace de temps durant lequel un tel projet peut devenir une réalité. L'accroissement de la population et du commerce dans les Etats et les villes de l'Ouest a invariablement dépassé ce qu'avaient prévu les théoriciens et assurément on verra se continuer cet accroissement durant un grand nombre d'années.

Il est presque impossible de prévoir le progrès qui pourra s'acomplir durant les dix prochaines années ; mais on peut affirmer sans crainte que le rendement des terres de l'Ouest et la demande que l'Est fait des produits de ces terres augmentent à un tel point que tout projet qui visera à abréger les distances et à faciliter le transport par eau sera si bien apprécié du monde des affaires que l'esprit toujours en éveil du commerce ne cessera de chercher la solution du problème de la navigation la plus rapide, tant qu'il verra la possibilité d'améliorer d'une manière radicale les communications entre les ports des grands lacs intérieurs et les ports de la côte de l'Atlantique. Des millions seront votés et dépensés, avant qu'une autre décade soit écoulée, pour la réalisation de ce projet.

Le débouché naturel de toute la fertile région située à l'Est du Mississipi, et dont les grands lacs reçoivent les eaux est sans doute le Saint-Laurent et la suprématie commerciale de cette immense zone, qui prend une extension proportionnée à l'immensité du fleuve, devra nécessairement passer par cette voie. Aucune voie ouverte par la main de l'homme ne peut suffire à l'écoulement du commerce gigantesque qui incessamment s'accroît à l'Ouest du lac Michigan et qui nous forcera, nous, Canadiens, à nous lancer dans des entreprises plus hardies que toutes celles dans lesquelles nous nous sommes engagés jusqu'à présent. Le Canada est traversé par la route qui conduit de l'extrême Ouest au littoral de l'Atlantique, et sur quelque partie de notre territoire la grande vague du trafic occidental devra se dérouler sans repos et sans trève.

J'ai une autre citation à faire du " Herald " de New-York. La voici :

LES LEVEES HYDROGRAPHIQUES DE LA BAIE GEORGIENNE.

Le gouvernement canadien a si bien compris les avantages économiques et la praticabilité du canal de la baie Georgienne et de l'Ottawa que ce n'est un secret pour personne qu'il construira lui-même ce canal et qu'il fera, à ce sujet, des arrangements avec les porteurs de la charte actuels. Les levés détaillées et définitives de la première division du canal du lac Huron, par la voie de la rivière aux Français, à North Bay, sur le lac Nipissing, ont été exécutées avec diligence et seront terminées sous peu. La rapide colonisation du Canada occidental et la construction du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ne peuvent que hâter la construction de la nouvelle voie nautique du Canada. La production des céréales dans la région des prairies se développe à pas de géant. Il est à craindre qu'on ne puisse donner assez rapidement un débouché à ces céréales. Il est inutile d'agrandir le ratissoire, si l'on n'agrandit pas le dégorgeoir comme on dit vulgairement et les autorités qui s'efforcent de prévenir l'engorgement qu'on redoute à ce sujet méritent les plus grands éloges. L'entreprise en question, qui servira à favoriser

le transport par eau, aura pour effet de produire des forces hydrauliques énormes tout le long de cette voie, qui traverse une région si riche en ressources naturelles, aura pour effet, dis-je, de créer une situation industrielle sans rivale.

M. Jas. H. Hill, relativement à cette voie fluviale, a dit, entre autres choses :

La nature a tout fait pour vous doter lorsqu'elle s'est servie pour diviser le continent, du Saint-Laurent, de l'Ottawa et des grands lacs. Vous devez maintenant faire votre part en utilisant maintenant cette grande voie naturelle. Il serait facile d'ouvrir une voie nautique profonde de vingt-quatre pieds, entre Québec et Montréal et la tête du lac Supérieur. Une fois cette voie achevée, vous pourriez expédier tout votre blé de la tête du lac Supérieur à Québec à raison de trois sous par boisseau. En payant, pour son expédition des prairies aux lacs six ou sept sous par boisseau, on le transporterait à Liverpool à un prix on ne peut plus réduit.

M. Hill, parlant devant le "Canadian Club", à Ottawa, il y a environ deux ans, a exprimé à peu près la même opinion ; mais je ne retiendrai pas plus longtemps l'attention de la Chambre, en lui faisant connaître cette objection.

Voyons maintenant ce que le canal Erié a fait pour l'état du New-York. J'ai entendu exprimer l'opinion, appuyée sur une bonne autorité, qu'il a versé dans le trésor de l'état du New-York, vingt millions de plus que sa construction n'a coûté. $350,000,000 ont été payés pour fret dans l'état du New-York. Des villages et des villes ont été construits le long de ce canal. Il a fait plus que toute autre chose pour rendre le port de New-York, le port le plus important du continent. Si ce petit canal, le fossé de l'Erié, comme on la appelé, a donné de pareils résultats, ne songeons-nous pas à ce que fera cette magnifique voie fluviale pour le Canada, pour l'Ontario-septentrionale, et pour le Québec, relativement à l'exportation de nos produits industriels et relativement à nos ports naturels. Parfois des hommes de la partie occidentale de la province de l'Ontario expriment leurs vues au sujet du canal de la baie Georgienne. Nous savons, que dans la ville de Toronto, par exemple, le projet n'a pas été chaleureusement accueilli, de même que dans plusieurs endroits situés le long des canaux du Saint-Laurent; mais je suis heureux de pouvoir citer ce qu'un des journaux de l'Ontario a dit à ce sujet. Voici comment s'est exprimé le "News" de Toronto :

Le problème peut être résolu par le Grand-Tronc-Pacifique, mais cette solution ne se fera que plus tard. Dans l'intervalle, les grandes communications commerciales du Canada devront se faire par chemins de fer et par bateaux, et sous ce rapport la baie Georgienne offre des avantages pour le moins égaux à ceux de Buffalo. L'exportation du blé canadien ne peut que s'accroître, tandis que celle du blé américain diminue déjà. Conséquemment nous devons utiliser nos ports du lac Huron et de la baie Georgienne.

Cela aurait pour résultante de mettre fin aux plaintes incessantes qui sont faites relativement à l'encombrement du trafic sur les chemins de fer, sans compter que nous verrions de nouvelles villes surgir sur les rives du lac Huron et de la baie Georgienne. L'extension et le progrès de Buffalo ne se seraient pas accomplis autrement.

Mais le grand avantage qui résultera surtout de l'ouverture de cette voie nautique, c'est que le temps pour le transport et la livraison du fret sera abrégé d'au moins 48 heures, peut-être de 72 heures, et que le coût de ce transport et de cette livraison sera deux fois moindre qu'il ne l'est aujourd'hui. Permettez-moi de vous prouver cela. La distance entre Chicago et Buffalo par les lacs est de 900 milles. La distance entre Chicago, par la baie Georgienne et la rivière Ottawa, est de 905 milles. Le coût du transport du blé entre Chicago et Buffalo est d'un sou et demi ; le coût du transport du blé entre Buffalo et New-York est d'au moins trois sous et demi, peut-être de quatre sous; mais pour les fins de l'argumentation, je le fixerai à trois sous, ce qui portera ce coût à cinq sous, au moins, pour le transport entre les lacs et le littoral de la mer. Quel serait ce coût par le canal projeté ? Le coût du transport du blé entre les lacs et Montréal serait d'un sou et demi par boisseau. J'ai raison de dire que le prix du transport du blé des lacs à Montréal serait deux fois moindre qu'il le serait par la route des Etats-Unis. A mon avis, c'est la plus forte raison qu'on puisse invoquer en faveur de la construction du canal dont il s'agit. C'est, à mon sens, une raison que l'on ne peut combattre, et qui seule justifierait la grande dépense que comporte la construction de ce canal, qui, je le suppose, serait ouvert gratuitement à la navigation. Si une compagnie contruisait ce canal, sans que le trésor national payât un seul sou

pour sa construction, et si elle percevait des péages, nous pourrions encore transporter du blé, des lacs à Montréal, à un prix de moitié de ce qu'il est aujourd'hui. Les péages que la compagnie percevrait ajouteraient au coût du transport un sou et demi. Nous pourrions transporter u blé, des lacs aux ports de mer canadiens, les péages compris, au coût de trois sous par boisseau, tandis qu'aujourd'hui il nous faut payer au moins quatre sous et demi pour le transporter de Buffalo aux ports de mer américains. Le coût du transport du blé serait donc deux fois moindre, au moins, si le gouvernement construisait le canal, et d'une fois moindre si une compagnie le construisait. Si le transport à bon marché a quelque signification, et si l'expérience du passé n'est pas un leurre, qui osera prétendre, avec cette perspective devant lui, que le canal projeté ne constituera pas la plus grande et la plus importante ressource commerciale du Canada ? Qui peut douter que l'énorme supériorité de cette voie sur celle de New-York ne ferait pas dévier le trafic de la route qu'il suit à présent, et ne le ferait point passer des Etats-Unis au Canada ? Y a-t-il un seul exportateur de Chicago, de Duluth ou de Milwaukee qui expédierait son blé de Buffalo et de New-York, s'il pouvait l'expédier de Montréal pour un demi sou ou trois quarts de sou de moins par boisseau. Même un quart ou un huitième de sou de moins que ce qui est payé à présent suffirait pour détourner de sa voie actuelle le trafic des Etats-Unis, et je crois avoir sous la main une preuve concluante de mon assertion. Dans le mois de mars 1901, la maison Armour a écrit les lignes qui suivent :

> Vous avez raison de croire que nous pensons qu'il suffirait que les taux de la nouvelle voie fussent réduits d'un huitième à un quart de sou sur les taux actuels, pour qu'une grande partie du trafic s'écoulât par cette voie —et le taux que vous mentionnez—3 sous par boisseau pour le transport du blé de Chicago à Montréal serait un prix qui permettrait l'écoulement d'autant de trafic qu'elle pourrait recevoir, la ligne ferrée d'entier parcours de Buffalo ne pouvant lui faire de la concurrence à un pareil taux. Naturellement il faudrait qu'il fut entendu que les taux des navires océaniques entre Québec et Montréal resteraient les mêmes, comparés à ceux des bâtiments faisant le transport de New-York et Boston.

Je pourrais citer plusieurs opinions du même genre pour établir qu'une légère réduction du coût du transport aurait pour effet de faire passer ce grand trafic sur notre territoire. Nous savons que le commerce n'a pas d'âme, qu'il ne se laisse pas guider par la sentimentalité. Armour et Cie, Swift et Cie, tous les grands expéditeurs de Duluth, de Chicago et de Milwaukee, n'expédieront pas leur blé et leurs autres produits par les voies des Etats-Unis s'ils peuvent les expédier à meilleur marché par les voies canadiennes ou toutes autres voies. Cette assertion est irréfutable.

J'aimerais à donner à la Chambre quelques chiffres pour lui faire connaître l'immensité du trafic sur les grands lacs. Qu'il me soit permis de rappeler à la Chambre que ce trafic provient d'une zone agricole et industrielle de plus de 2,000,000 de milles carrés, qu'habite une population de 25,000,000 et où il se récolte actuellement 3,000,000,000 de boisseaux de grain. Dans cette zone sont fabriqués les deux tiers du fer extrait des mines des Etats-Unis. En 1906, il est passé entre Détroit et les grands lacs 70,000,000 de tonnes de marchandises. 25,000 bâtiments ont passé à Détroit durant une saison de 230 jours. Il y est passé un bâtiment toutes les treize minutes, et 200 tonnes de marchandises par minute. En 1906, il est passé par le Sault Sainte-Marie (côtés américain et canadien) 51,751,080 tonnes de marchandises ,transportées par 22,155 bateaux, et la valeur de ces marchandises a été évaluée à l'énorme somme de $600,000,000. L'année suivante, en 1907, le trafic qui a passé par les canaux américains et canadiens au Sault-Sainte-Marie s'est élevé de 57,000,000 de tonnes à 58,217,214 tonnes. Il y est passé par le canal américain, en chiffres ronds, 45,000,000 de tonnes. Il est passé par le canal canadien six millions et demi de tonnes, formant le total que j'ai donné, soit environ cinquante-un millions de tonnes. Les honorables sénateurs voient la quantité des marchandises qui ont passé par le canal canadien, comparée à celles qui ont passé par le canal américain. La comparaison est celle de un à sept, et je ne crois pas que les chiffres indiquent exactement ce qui s'est fait là, car il est connu que dans le canal américain il passe un nombre tellement plus grand de bâtiments, que dans le canal canadien, que des bâtiments américains passent par celui-ci pour ne pas subir

de retard. Comparez ces chiffres avec ceux qui s'appliquent aux canaux du Saint-Laurent. Il est passé par le Sault 51,000,000 de tonnes de fret, tandis que durant la même année il n'en est passé que 1,700,000 par les canaux du Saint-Laurent, y compris non seulement le trafic qui vient des grands lacs mais aussi le commerce local recueilli par ces bâtiments tout le long du Saint-Laurent et des lacs à l'est du Sault. Voyons la quantité de blé qui a été transportée en 1906. La quantité du blé transporté, par chemins de fer et bateaux, à Montréal, a été de 792,000 tonnes ou d'environ 25,000,000 de boisseaux. La même année la quantité de blé transporté par rail et par eau à New-York, a été de 4,300,000 tonnes, ou près de 150,000,000 de boisseaux, à peu près la même proportion qu'on a observée pour le canal du Sault-Sainte-Marie, c'est-à-dire la proportion d'un à six. Il est passé par les canaux du Saint-Laurent 405,000 tonnes de blé, ou 13,500,000 boisseaux, tandis que par le petit canal-fossé de l'Erié il en est passé 295,000, ou près de 10,000,000 de boisseaux. Le trafic du canal Erié n'a été que d'un tiers moins élevé que celui de tous les canaux du Saint-Laurent. Nos trains de chemins de fer n'ont transporté qu'un sixième du blé qui a passé par les voies ferrées de l'Etat de New-York. En 1906 plus de 70,000,000 de boisseaux de blé ont été expédiés de Port-Arthur et de Fort-William par chemins de fer et bateau, et cependant, sans parler des grandes quantités expédiées d'Ontario, moins de 25,000,000 de boisseaux (ou environ un tiers de cette quantité) furent transportés jusqu'à Montréal. Où a été transporté le résidu de ce blé ? Il a été transporté à New-York par les chemins de fer et les canaux américains. Les deux tiers de nos 70,000,000 de boisseaux sont passés par les voies américaines pour être exportés des ports des Etats-Unis en Europe.

En 1906 la récolte de blé du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta a été d'un peu plus de cent millions de boisseaux. De cette quantité 75 pour cent, comme je l'ai démontré, a été expédié au Canada oriental, aux Etats-Unis et en Europe. Moins de 25,000,000 de boisseaux venus de toutes les parties du Canada, ont été transportés à Montréal, de sorte qu'en 1906 nous n'avons pas pu même transporter les deux tiers de notre blé destiné à l'exportation. Combien de temps cet état de choses va-t-il durer ? Allons-nous permettre que les Américains transportent non seulement le trafic qui leur revient de droit ou si nous allons leur permettre de transporter les deux tiers de notre blé d'exportation ? Pour vous donner une idée du trafic en question, qu'il me suse de rappeler à la Chambre que les deux tiers du trafic du fer de la nation américaine proviennent de la région des lacs. Notre nickel seul fournirait un immense trafic à ce canal. Il n'y a pas longtemps un expert des Etats-Unis a calculé que les dépôts de nickel de Sudbury contiennent 625,000,000 de tonnes de minerais, et de grandes découvertes ont été faites depuis ce temps-là. Il y a là une immense quantité de nickel dont une grande partie doit être transportée. Tout récemment une des plus riches mines de fer du continent de l'Amérique du Nord a été mise en exploitation, et je suis heureux de dire qu'elle se trouve au Canada. Autrefois on a dit qu'il n'existait pas au Canada de riches dépôts de fer. Il a été prouvé par des essais qu'à la mine de fer de la montagne de l'Orignal, qui se trouve à 80 milles au nord de Key-Harbour, près de l'embouchure de la rivière aux Français, il y a exposées à la vue 42,000,000 de tonnes de minerai, qui donnent une moyenne de 58 pour cent de fer par tonne.

Il s'agit d'une paroi de roc net de 150 pieds de haut, d'une masse de minerai noir qu'on a forée à une profondeur de 500 pieds. Sur une distance d'un demi-mille dans un sens et sur une distance d'un mille et demi dans l'autre, de pareilles parois émergent de la croute terrestre l'une après l'autre. Il a été prouvé, par des sondages faits au moyen du foret, qu'au-dessous d'une couche de sable qui se trouve du côté d'une colline, le minerai à une aussi grande valeur qu'il en a près de la surface. Tous les membres de l'Institut des ingénieurs de mines, qui ont examiné, il y a trois mois, le dépôt de la Montagne de l'Orignal, ont admis que c'est un des plus riches et des plus considérables du monde entier, John W. Gates, de New-York, est le président d'une compagnie qui possède de 4,700 acres de terrain et qui expédiera, l'année prochaine, du charbon à Cleveland et à d'autres ports d'où se fait pareille expédition. Des préparatifs se font pour la fonte du fer à

Toronto. De hauts fournaux donneront de l'emploi à 15,000 hommes. Cette industrie métallurgique sera la plus importante que le Canada possède et favorisera on ne peut plus les mines de charbon de la Pennsylvanie.

Etant donnée l'immense quantité de fer qui sera expédié aux hauts fournaux, au moins 2,000,000 de tonnes de minerai passeront par cette voie de l'Ottawa, et ceci rapportera un cinquième de tout le coût de la construction et de l'entretien annuel du canal. Quand nous étudions les chiffres authentiques qui ont été donnés relativement à l'industrie du fer américain sur les rives des grands lacs, nous constatons que cette seule industrie fournirait un trafic suffisant pour justifier la construction du canal. J'aimerais à citer encore le témoignage que M. Wisner a donné devant la commission du transport, mais comme ce témoignage a été publié, je conseillerai aux honorables sénateurs d'en référer au rapport qui le contient. M. Wisner a calculé que si le canal était terminé aujourd'hui, il y passerait immédiatement un trafic de huit à dix millions de tonnes destiné à Montréal. Le poids des marchandises transportées à Montréal, en 1906, s'est élevé à moins de 800,000 tonnes. Aussi le canal de la baie Georgienne nous donnerait un trafic au moins dix fois plus considérable qu'il ne l'est aujourd'hui. Ces calculs, naturellement, sont basés sur le trafic qui se fait à présent ; mais vu le progrès merveilleux qui s'opère dans l'Ouest, il est évident que ces chiffres s'élèveront dans un prochain avenir, et que le trafic de l'Ouest y prendra des proportions énormes. Je voudrais dire un mot relativement aux avantages commerciaux qui résulteront indirectement de l'ouverture de cette voie fluviale. Naturellement il est difficile de calculer en dollars et sous tous ces avantages-là. Il est difficile de dire exactement ce qui se fera d'ici à dix, douze ou vingt ans ; mais il y a certains calculs que l'on peut faire sans crainte de se tromper. Comme je l'ai fait remarquer, le premier avantage commercial qui résultera directement de l'ouverture du canal de l'Ottawa sera la création d'immenses forces hydrauliques qui donneront un revenu annuel de près de $5,000,000. Mais ce canal aurait aussi pour effet d'augmenter la valeur des terrains avoisinants. On a calculé qu'il y a le long de cette voie nautique plusieurs millions d'acres de terrain qui ne se vendent aujourd'hui que 50 sous par acre et qui se vendraient plus tard de huit à dix dollars par acre, et ce terrain est aussi fertile que les terrains de l'Ontario. A ce sujet, j'aimerais à citer l'opinion du "Railway and Shipping World". Je détache les lignes suivantes d'un article qui a paru dans cette publication le 13 août 1908.

L'augmentation de la valeur des terrains, vu qu'ils se trouveront sur une ligne principale de trafic, devrait suffire à rembourser la somme dépensée pour l'ouverture de cette voie.

Des terres qui se vendraient à présent à cinquante sous par acre pourraient se vendre aussitôt à un prix dix fois plus élevé, au moins. Sturgeon Falls seul, qui est considéré comme un endroit d'où s'expédie beaucoup de bois de construction, passe pour posséder 2,000,000 de cordes de mélèze (épinette). Les expéditeurs de ce bois épargneraient de $1 à $2 par corde comme résultat direct de la construction du canal. Vers la tête du lac Témiscamingue et dans la direction du Nord il y a une quantité inépuisable de bois qui pourrait être transporté par un tributaire de l'Ottawa. La fabrication de ce bois devrait nécessiter l'érection de plusieurs moulins. Les forces hydrauliques y abondent.

Un honorable membre de l'autre Chambre, un député qui y a siégé durant plusieurs années, qui a une grande expérience en la matière, a dit que l'argent qui serait épargné quant au droit de douane sur le charbon seul de la Nouvelle-Ecosse, qui trouverait un débouché dans l'intérieur du continent où l'on emploie presque exclusivement du charbon des Etats-Unis, suffirait à payer la moitié de l'intérêt du coût de la construction et de l'amélioration de la voie. Cela représenterait pour les propriétaires des mines de la Nouvelle-Ecosse une somme de $2,500,000 par année. Si le canal était construit et si des forces hydrauliques y étaient créées, une grande partie des dépenses de l'expédition des mines et de la fonte des minerais serait économisée. Ces minerais pourraient être fondus près des mines et les frais de transport seraient presque nuls. On économiserait aussi de l'argent sur le transport du bois de construction. Ce bois pourrait être coupé et fabriqué sur place au moyen de l'énergie hydraulique produite sur différents points de la voie, au lieu d'être charrié ici. Cela activerait—la question est de la plus haute importance—cela activerait, dis-je, la construction des navires dans les ports des lacs.

Il est avéré que les quatre cinquièmes du trafic et de l'exportation par les grands lacs sont entre les mains des Américains. Si nous avions notre canal et si nous pouvions transporter non seulement nos produits mais aussi les produits des états du Nord-Ouest, l'industrie du transport recevrait une grande impulsion. Mais si grands que soient ces avantages, si concluantes que soient ces raisons, il y en a une, qui, à mon avis, est plus concluante encore pour autoriser la construction immédiate de cette voie nautique. J'oserai exprimer l'opinion que cette construction est devenue une nécessité nationale absolue, non seulement pour notre progrès futur mais encore pour faire face à nos besoins actuels. La construction du canal ne fera pas seulement baisser le prix du transport—comme le fait toujours le service des bateaux—le transport par eau étant cinq et même six fois moins dispendieux que celui par chemin de fer, mais il fournira le moyen que nous n'avons pas encore : celui de transporter les céréales du Nord-Ouest, sans compter le vaste trafic des grands lacs qui de droit revient au Canada. A moins que nous ne soyons prêts à renoncer aux avantages que nous avons de transporter notre blé et nos autres grains, dont la culture s'accroit rapidement, sans parler du reste de notre trafic, à moins, dis-je, que nous ne soyons prêts à laisser nos voisins transporter nos produits, nous devons construire immédiatement ce canal. Nous ne devons pas oublier que le transport est une sorte de production. Les marchandises, par le fait qu'elles sont transportées, augmentent de valeur en proportion de ce que coûte leur transport. Vous ajoutez à la valeur de chaque boisseau de blé qui vient des endroits situés à l'ouest des lacs, six ou sept sous, et quand je dis que nous ne devrions pas permettre aux Américains de faire le transport de notre blé, je veux dire que nous ne devrions pas les laisser produire à notre place. Voyons ce qui se passe aujourd'hui dans l'Ouest. Nous avons dans les provinces des prairies 5,000,000 d'acres de terre qui produisent du blé, qui produisent environ 100,000,000 de boisseaux de blé. En cinq ans, de 1900 à 1905, cette étendue de terrain produisant du blé a fait beaucoup plus que doubler. Il est probable qu'elle augmentera encore plus durant les cinq prochaines années, de sorte qu'en 1910 ou 1912 nous aurons une récolte d'au moins 200,000,000 de boisseaux de blé, sans parler des grains inférieurs. Au moins 75 pour cent de ce blé, c'est-à-dire 150,000,000 de boisseaux devront être transportés à Montréal ou par delà l'Atlantique. Nous aurons à transporter au littoral de la mer une aussi grande quantité de grains inférieurs, soit 150,000,000 de boisseaux. Nous aurons donc, en 1910 ou 1912, près de 300,000,000 de boisseaux de céréales à transporter de l'Ouest au littoral de la mer.

L'honorable M. FORGET : L'honorable sénateur veut-il dire que cela se fera en deux ans ?

L'honorable M. BELCOURT : Oui, en 1910 ou le plus tard en 1912. La moyenne a doublé depuis 1905. Nous pouvons avec raison calculer qu'en 1910 ou 1912. c'est-à-dire dans deux ou quatre ans, la production du blé dans le Nord-Ouest sera le 200,000,000 de boisseaux, dont 75 pour cent devra être transporté.

L'honorable M. POIRIER : Mais cette quantité ne sera pas toute exportée.

L'honorable M. BELCOURT : Non, mais elle devra être transportée jusqu'aux lacs et jusqu'à Montréal. Ce qui prouve cela, c'est qu'en 1906 nous avons récolté 100,000,000 de boisseaux de blé, dont 75,000,000 ont été transportés à Fort-William et à Port-Arthur pour l'exportation. J'ai donc raison de dire que 75 pour cent du blé récolté dans le Nord-Ouest doit être expédié aux marchés de l'Est. Si le progrès qui s'est fait dans les cinq dernières années continue d'ici à deux ans, comme la chose est probable, nous aurons à transporter aux marchés de l'Est 300,000,000 de boisseaux de blé. Comment ce grain sera-t-il transporté? Pourra-t-il être transporté sur les chemins de fer canadiens ? Pourrait-il être transporté par nos chemins de fer et nos canaux du Saint-Laurent ? Sera-t-il transporté par nos chemins de fer, même si leurs voies et leurs trains sont doublés ? Si le chemin de fer canadien du Pacifique doublait sa voie jusqu'au Fort-William, et si le Grand-Tronc-Pacifique, le Canadian-Northern et d'autres chemins de fer avaient un matériel roulant de premier ordre, et si un chemin de fer était construit à la baie d'Hud-

son, pourraient-ils transporter les énormes quantités de blé qui sont récoltées dans l'Ouest ? Non, ils ne le pourraient pas.

L'honorable M. SULLIVAN : Combien de temps faudrait-il pour construire le canal de la baie Georgienne ?

L'honorable M. BELCOURT : Au moins sept ou huit ans. Quelle meilleure preuve puis-je donner à l'appui de mon assertion que les chiffres que j'ai cités ? Les chemins de fer et les canaux réunis n'ont pu, en 1906, transporter à Montréal, pour la consommation locale et pour l'exportation que 25,000,000 sur 70,000,000 de boisseaux—moins d'un douzième de la quantité qui devra être transportée dans quelques années. Est-ce que les chemins de fer ou les canaux, ou les deux réunis, pourront transporter annuellement, d'ici à trois ou quatre ans, 300,000,000 de boisseaux de grain quand ils n'ont pu transporter plus de 25,000,000 de boisseaux de la récolte de 1906 ? Toujours est-il qu'il y a aujourd'hui à Winnipeg une grande partie de la récolte de 1906 qui n'a pas encore été expédiée.

L'honorable M. SULLIVAN : Les Américains se plaignent que les Canadiens leur enlèvent leur trafic.

L'honorable M. BELCOURT : Ils font beaucoup de bruit pour rien. Nous leur enlevons bien peu de leur trafic. On dira peut-être que j'ai choisi une année exceptionnelle sur laquelle j'ai pu appuyer mes assertions ; mais l'année 1906 a été très favorable. Elle a été la meilleure qu'ait connu le Canada sous ce rapport-là. L'augmentation du nombre de boisseaux transportés cette année-là par les canaux a été de plus de 2,000,000 de boisseaux et l'augmentation du nombre de boisseaux transportés sur les chemins de fer a été de près de 8,000,000 de boisseaux, de sorte qu'en 1906 les chemins de fer et les bateaux ont transporté 10,000,000 de boisseaux de plus qu'ils n'en avaient transporté avant et après ce temps-là. Je crois que nous pouvons donc affirmer qu'avant cinq ans tous les chemins de fer réunis pourront difficilement transporter le blé à leurs terminus situés sur les bords des grands lacs, et qu'ils ne pourront en transporter qu'une faible partie au littoral de la mer. Il est passé par les canaux du Saint-Laurent, en 1906, malgré la suppression de leurs péages, malgré la suppression de leurs péages, moins de 15,000,000 de boisseaux destinés à l'exportation. Une faible partie de notre grain destiné à l'exportation a passé par ces canaux. Pourront-ils livrer passage à une quantité considérable des 300,000,000 de boisseaux que nous pourrons exporter en 1910, ou, au plus tard, en 1912 ? Je ferai remarquer, avec la plus grande confiance, qu'il n'y a qu'un moyen de résoudre le problème, qu'un seul moyen de faire face aux exigences de l'avenir, c'est d'améliorer les voies nautiques de la rivière aux Français et de la rivière Ottawa, c'est de les creuser de manière à y permettre l'accès de bateaux d'un tirant de 22 pieds jusqu'aux grands lacs. Autrement, notre trafic continuera à suivre la voie qu'il suit à présent et qui se trouve en grande partie sur le territoire des Etats-Unis.

L'honorable M. CAMPBELL : Je crois que l'honorable sénateur a dit que 150,000,000 de boisseaux de blé ont été transportés à Buffalo. Combien en a-t-il été exporté de boisseaux ?

L'honorable M. BELCOURT : Je ne puis le dire ; je n'ai pas ces chiffres-là sous la main. J'ai les chiffres pour 4,300,000 tonnes, ce qui représente environ 150,000,000 de boisseaux expédiés à New-York.

L'honorable M. CAMPBELL : Je crois que vous pouvez constater qu'une grande partie de ce blé n'a pas été exportée du tout.

L'honorable M. BELCOURT : Probablement. Quelques honorables sénateurs semblent mettre en doute mon assertion tendant à dire que les chemins de fer ne pourront pas transporter tout le trafic. J'aimerais à citer quelques autorités, qui, à mon avis, les convaincraient à ce sujet. Je citerai d'abord sir Thomas Shaughnessy. On lit dans le " Globe " de Toronto, du 19 janvier 1906, ce qu'il a dit à ce sujet :

LA NECESSITE DES VOIES FLUVIALES.

Après avoir parlé du progrès qui s'est accompli dans l'Ouest jusqu'à présent, sir Thomas a parlé des moyens de transport employés à l'Est de Port-Arthur. " Qu'allons-nous faire des produits, une fois qu'ils seront rendus à la tête du lac Supérieure ." a-t-il demandé. Quels moyens allons-nous adopter pour que les produits de l'important territoire à l'Ouest du lac Supérieur destinés à l'exportation passant par les canaux canadiens pour atteindre les ports de mer canadiens ? Il était fermement convaincu que

nous ne devions pas discuter la question du transport sans songer à nos voies fluviales (applaudissements) sans songer aux canaux du Saint-Laurent pour lequels nous avons dépensé des millions, et qui constituent une voie directe de Fort-William à Montréal, car le transport par eau est le transport le moins dispendieux. Naturellement ce transport est plus lent et plus ennuyeux, et à cause des conditions climatériques, la saison de la navigation par les canaux est plus courte que celle de la navigation par les lacs. Mais le réseau des canaux canadiens devrait être plus utilisé qu'il ne l'est à présent. La distance entre l'extrémité est du lac Nipissing—c'est-à-dire North-Bay et la ville de Montréal est de 365 milles ; on peut dire que la distance de Midland à Montréal est de 360 milles. Le blé ou la farine ou toute autre produit brut peut être transporté par eau de Fort-William à Midland ou à North-Bay pour le quart du prix qui serait payé pour transporter le même trafic par chemin de fer à une distance de 650 milles. Or, étant donnée cette énorme différence du coût du transport par chemin de fer, quel est l'homme sensé qui prétendra que nous ne devrions pas nous occuper de nos voies nautiques?

UN GROS SALAIRE POURRAIT ETRE PAYE A UNE CERTAINE CONDITION.

Je sais, a dit sir Thomas, qu'un grand nombre d'hommes qui ont étudié attentivement le sujet sont d'avis que le transport ininterrompu par chemin de fer entre Winnipeg et le littoral de la mer est une chose absolument praticable, que ce transport sur une ligne bien construite peut se faire d'une manière avantageuse. Quelques-uns s'appuient sur des raisons fausses. Je puis assurer que je connais une compagnie qui serait heureuse de payer un salaire annuel d'un demi-million à un homme qui pourrait lui faire atteindre ce résultat.

(Rires et applaudissements.)

Il a ajouté que bien qu'il ne voulût pas être accusé d'avoir dit un seul mot contre un projet dont la réalisation aurait pour effet de faire coloniser un vaste territoire, il était convaincu qu'en travaillant ou non à la réalisation de ce projet il nous fallait pour faire le transport des marchandises d'une manière la plus économique, utiliser les grandes nappes d'eau dont la Providence nos a dotés.

Maintenant j'aimerais, relativement à la même question, citer sir Wm Van Horne, qui n'est pas en la matière une moindre autorité que sir Thomas. Sir William a dit :

Jamais le blé de l'Ouest canadien ne sera transporté aux ports de mer de l'Atlantique par une ligne de chemin de fer d'entier parcours. Aucun chemin de fer ne fera ce transport sans y être forcé. Les céréales de l'Ouest ne pourront être transportées, volontairement aux ports de mer de l'Atlantique, par des trains de chemin de fer, et je dis cela délibérément et pour que mon avis soit publié dans les journaux.

Dans une autre occasion sir William s'est exprimé ainsi :

J'espère que, dans l'exécution de son grand projet de chemin de fer, le Gouvernement n'oubliera pas deux choses les plus importantes relatives au transport. D'abord il doit songer à la ligne par chemins de fer et par bateaux entre la baie Georgienne et les ports de mer. Ensuite, c'est la question la plus importante des deux—il doit s'occuper de la navigation océanique qui comporte, entre autres choses, le creusement et l'éclairage de la voie du Saint-Laurent.

Voilà l'opinion d'hommes qui non seulement sont les plus compétents en pareille matière, mais qu'on pourrait soupçonner d'être portés à exprimer des avis contraires, attendu qu'ils sont intéressés dans des routes rivales ; mais la proposition est irréfutable. Je pourrais citer encore M. Roosevelt, dont l'opinion est d'une haute valeur. Pendant que je parle des voies nautiques en général, je dirai qu'aujourd'hui, dans le Royaume-Uni, en France, en Belgique, en Hollande, en Allemagne, en Russie et aux Etats-Unis, on est en train de dépenser pour les voies nautiques probablement la somme de $1,000,000,000. J'ai mentionné ces chiffres pour démontrer que nous vivons dans le siècle des canaux

L'honorable M. GIBSON : Est-ce que cela comprend le canal de Panama ?

L'honorable M. BELCOURT : Je crois que oui. A propos, j'ai oublié quelque chose. Le sénateur Newland a présenté au Sénat des Etats-Unis un bill comportant la dépense de $500,000,000 pour la construction d'un canal sur la côte de l'Atlantique pour amener le trafic dans le golfe du Mexique.

L'honorable M. POIRIER : A travers la Floride, n'est-ce pas ?

L'honorable M. BELCOURT : Oui, en partie. On a prétendu qu'au lieu de construire le canal canal canadien dont il s'agit, on devrait approfondir les canaux du Saint-Laurent. Personnellement je ne blâmerais pas l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent. Le fait est qu'ils devront, à mon avis, être approfondis. Je crois que le jour n'est pas éloigné où les canaux du Saint-Laurent et celui de l'Ottawa suffiront à peine à l'écoulement du trafic du Nord-Ouest. M. Wisner et d'autres experts ont exprimé leur opinion à ce sujet, et ils ont dit que l'approfondissement du Saint-Laurent nécessiterait une dépense de $200,000,000. J'ai lu les témoignages qu'ils ont donnés devant la commission. On peut accepter leurs

chiffres. Sur le canal Welland il y a 27 écluses qui devront être reconstruites. Sur le canal projeté il n'y aurait que 25 écluses, et les avantages de la route de l'Ottawa sont indéniables. Par le canal de l'Ottawa on gagnerait quarante-huit heures, peut-être soixante-douze. J'ai les chiffres de M. Shanly et de M. Wisner. L'approfondissement du Saint-Laurent ne donnerait pas les avantages indirects que j'ai indiqués. Le territoire situé le long du Saint-Laurent est colonisé. Le canal de l'Ottawa ferait peupler une grande étendue de terrain maintenant vacant. Il ferait coloniser l'Ontario seutentrional et le Québec septentrional, et il favoriserait l'industrie minière et l'industrie forestière de cette vaste région. Une autre raison qui milite en faveur de la voie de l'Ottawa, comparée à l'autre, c'est que la voie de l'Ottawa est une voie intérieure et est très bien protégée. Elle ne s'étend pas parallèlement à la frontière des Etats-Unis. Ce n'est plus une objection fantaisiste. La chose a été démontrée depuis longtemps. Nous nous rappelons tous qu'un mécréant a tenté, il y a quelques années, de détruire l'efficacité des canaux du Saint-Laurent en mettant de la dynamite sous une écluse du canal Welland, et je ne fais pas là une objection fantaisiste. La route de la baie Georgienne est plus courte, meilleure, plus facile et moins dispendieuse à construire, et moins exposée que la route du Saint-Laurent. Et puis il y aura amplement de trafic pour les deux routes. Quelques personnes du pays ont parlé du canal projeté comme devant ne favoriser qu'une certaine partie du pays. Quelques hommes n'ont pas l'esprit assez large pour comprendre que cette entreprise est une entreprise vraiment nationale ; s'ils avaient songé pour un moment que toutes les provinces du Canada en bénéficieraient, ils auraient compris qu'il s'agit là d'une entreprise vraiment nationale. Voyons les résultats que ce canal donnerait. Les provinces maritimes auraient plus de trafic dans leurs ports. Leur commerce de poisson augmenterait, leurs mines de charbon se développeraient considérablement. Je ne parle pas du Québec. Les avantages qu'il en retirerait sautent aux yeux. Les grandes villes de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières verraient leur trafic beaucoup augmenter. Les parties nord de l'Ontario et du Québec, comme je l'ai dit, progresseraient d'une manière extraordinaire.

L'honorable M. SULLIVAN : Combien y a-t-il d'écluses dans les canaux du Saint-Laurent et combien y en aurait-il dans le canal de l'Ottawa ?

L'honorable M. BELCOURT : Il y en a 47 ou 49 sur la route du Saint-Laurent, et il y en aura 27 sur la route de l'Ottawa.

L'honorable M. SULLIVAN : Il y aura sur la route de la baie Georgienne sept grandes écluses de plus que sur l'autre route.

L'honorable M. BELCOURT : Je n'ai aucun doute que mon honorable ami pourra me démolir, lorsque j'aurai terminé mon discours ; mais j'aimerais qu'il retardât son exécution pour me donner le temps d'achever mes assertions. Quant à l'Ontario, le canal lui fera faire de grands progrès et facilitera l'exploitation de ses grandes richesses minières de Cobalt. Je ne crois pas qu'il devrait être apathique en ce qui regarde cette voie fluviale. Tout ce qui fera accroître la population de cette province et qui contribuera à son progrès agricole et industriel favorisera la ville de Toronto. Si la population de l'Ontario augmentait de 500,000 habitants ou d'un million d'habitants, ce sonta utant de gens à qui on donnerait de l'emploi, qui achèteraient des marchandises, et les grands marchands de gros et les manufacturiers recevraient plus de commandes. Conséquemment la ville de Toronto et les autres villes de l'Ouest ne doivent pas envisager d'un œil indifférent la construction de ce canal. Il me semble qu'au contraire elles doivent l'encourager. Le canal est d'une absolue nécessité pour le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Si ces provinces veulent tirer tout le profit de leurs produits, elles doivent avoir quelques moyens pour les transporter à bon marché au littoral de la mer, et la seule province qui n'en bénéficierait guère est la Colombie-Anglaise.

L'honorable M. POIRIER : Et l'île du Prince-Edouard ?

L'honorable M. BELCOURT : Elle bénéficierait des nouveaux moyens de transport pour ses pêcheries. Même la Colombie-Anglaise en bénéficierait. Elle retirerait les profits que j'ai mentionnés en parlant des

villes de l'Ontario occidental. On a soulevé une autre objection contre la construction de ce canal. On a prétendu qu'il ne devait pas être construit à présent parce que nous étions engagés dans la construction du chemin de fer Transcontinental. J'ai voté, dans l'autre Chambre, à l'appui de ce projet. J'ai cru alors que ce chemin était d'une nécessité absolue. Tout le monde est devenu, depuis, convaincu de plus en plus de cette nécessité absolue. Quoi qu'il en soit, à mon sens, l'ouverture de cette voie nautique est, pour le moins, aussi nécessaire et aussi importante que la construction du Transcontinental National. Il est vrai que le Transcontinental ouvrira à la colonisation une partie d'une région reculée et facilitera le transport des produits du Nord-Ouest à ses terminus ; mais il servira peu à transporter aux ports de mer les produits de l'Ouest. Je suis certain que nos trains de chemins de fer, dans quelques années, pourront difficilement transporter les céréales du Nord-Ouest et du Manitoba à leurs terminus. Je ne parle pas du transport de ces céréales au littoral de la mer, transport qui ne pourra être fait que par un canal. Il ne pourra être fait par les canaux du Saint-Laurent : l'expérience a prouvé que la chose était impossible. Ce transport ne pourra être fait par ces canaux, tant qu'ils n'auront qu'une profondeur de 14 pieds. Nous allons faire ce transport par la route de l'Ottawa et de la baie Georgienne ou nous allons laisser les Etats-Unis le faire à notre place. Nous savons tous ce qui s'est fait, durant les dernières années, relativement à la colonisation du Montana, du Minnesota, du Dakota et du Wisconsin. La région occidentale a été durant ce temps colonisée par une population de vingt millions, et cependant le sol de cette région n'est pas aussi fertile que le nôtre. Quelle population aurons-nous dans vingt ans ? Il est difficile de conjecturer à ce sujet. En tout cas, on entend dire souvent que la population du Manitoba et des deux nouvelles provinces sera d'ici à ce temps-là de dix à douze millions. Si elle s'élève de dix à douze millions en vingt ans, comment les moyens de transport qui existent à présent pourront-ils satisfaire les exigences de cette grande partie du pays. Comme je l'ai dit, les chemins de fer et les canaux du Saint-Laurent n'y suffiront pas. La voie fluviale en question, si nous la construisons, ne sera pas terminée avant sept ou huit ans. Avant de terminer,—et je suis à la veille de terminer,—j'aimerais à relever une assertion qu'a faite, l'autre jour, l'honorable sénateur de DeLanaudière. Mon honorable ami a cru qu'une difficulté pouvait surgir relativement à la possession des forces hydrauliques qui seront créées le long de la rivière Ottawa. D'après lui, on pourrait prétendre que ces voies nautiques appartiennent aux provinces, et que cela peut empêcher le gouvernement du Canada de faire de la construction de ce canal une entreprise fédérale. Je ne vois là aucune difficulté. La rivière Ottawa est une rivière navigable et, comme telle, d'après le " British North America Act ", elle tombe sous l'autorité fédérale. D'ailleurs, d'après des articles du " British North America Act " l'industrie du transport et la navigation sont sous l'autorité du parlement fédéral. La construction d'un canal serait une chose nécessaire à l'exercice de ce pouvoir, et le Conseil privé a décidé à maintes reprises que lorsque l'exercice de l'autorité fédérale porte incidemment atteinte à l'autorité provinciale, quand des droits de propriété et des droits civils sont en cause, en matière de chemin de efr, par exemple, le parlement fédéral a le pouvoir absolu de régler la question. Lorsque les provinces d'Ontario et de Québec auraient pu objecter à cela, le parlement de la province du Canada vota plusieurs fois de fortes sommes pour ce canal. En d'autres termes, la province du Canada, qui a précédé en titre le Dominion du Canada, a songé à canaliser cette rivière. Une somme de cinq à six cent mille dollars a été dépensée entre Ottawa et le lac des Chats en vue de la construction d'un canal. On a mis la rivière Ottawa sous l'autorité absolue du gouvernement fédéral. Aussi, il ne peut y avoir, à mon avis, aucun doute relativement à l'autorité. Et puis, en vertu de l'article 108 du " British North America Act ", les travaux d'amélioration dans les lacs et rivières relèvent du Dominion, de sorte que les travaux qui ont été faits le long de la rivière Ottawa, le canal des Chats et les travaux exécutés à Ottawa, ont été mis par les deux provinces, quand elles étaient unies, sous l'autorité

fédérale, et, en vertu de l'acte de la confédération, ces travaux relèvent maintenant du gouvernement du Canada.

Pour parler encore des avantages de cette voie, laissez-moi indiquer ici ce que vaudrait pour le Canada le transport de 300,000,000 de boisseaux de blé, transport qui sera fait, à mon avis, d'ici à quelques années. A trois sous par boisseau, cela donnerait un revenu de neuf millions de dollars. Si nous construisons bientôt ce canal, le Canada recevra, comme avantage direct, pour le transport seulement, neuf millions de dollars. Ce n'est pas tout l'avantage que recevrait notre pays. Une somme beaucoup plus considérable serait dépensée au Canada pour les bateaux, les machines, le charbon, les salaires, etc. Ce trafic ne serait pas le trafic des Etats-Unis, mais bien celui du Canada. Ces chiffres ne s'appliquent qu'à notre commerce. Si nous pouvons obtenir une grande partie du trafic américain, comme je l'ai dit, de combien ces chiffres-là seront-ils plus élevés ? Rappelons-nous que l'Etat de New-York est en train de dépenser $100,000,000 pour approfondir le canal Erié de quelques pieds, c'est-à-dire pour lui donner une profondeur de douze pieds au lieu de neuf, pour y faire passer des bateaux de huit à dix mille tonneaux. Ceci veut dire simplement que les chemins de fer, aux Etats-Unis comme ici, n'ont pu transporter tout ce trafic. Maintenant, pour prouver que je ne m'illusionne pas quand je dis que nous allons avoir une grande partie du trafic des Etats-Unis, je lirai quelques lettres, non pas des copies de lettres, mais des lettres autographes, qui ont été écrites au secrétaire de la compagnie du canal de la baie Georgienne. J'en ai une de la compagnie de salaison Plankinton, de Milwaukee, Wis. Je ne puis en déchiffrer la signature, mais celui qui l'a écrite dit ceci :

Nous avons reçu votre honorée du 2 février avec les plans et descriptions de votre voie projetée.

Relativement à la demande que vous nous avez faite de remplir les blancs ci-joints, nous vous dirons que cela nécessiterait de nous un travail considérable ; nous nous bornerons à vous dire que nous avons expédié, l'année dernière, environ quinze cents wagons à compartiments frigorifiques chargés de viandes destinées à l'exportation, représentant une valeur d'environ deux millions et demi, et peut-être que la plus grande partie de ces viandes aurait pu passer, à des taux moins élevés, par la voie que vous vous proposez d'ouvrir au trafic.

La " Calumet Grain and Elevator Company " vers le même temps, écrivit ceci :

Nous avons reçu la vôtre du 18 courant et avons pris note de son contenu. En réponse nous devons vous dire que nous expédions, durant les mois de l'été, environ un million de boisseaux par mois par voie de Buffalo et du Saint-Laurent, et nous croyons qu'une grande partie de ce trafic pourrait passer par la voie dont vous projetez la construction, et nous vous souhaitons sincèrement tout le succès possible et nous ferons tout en notre pouvoir pour diriger le trafic vers votre canal, dès qu'il sera terminé.

L' " American Steel and Wire Company " a écrit :

Naturellement, nous ne pouvons faire qu'approximativement un pareil calcul. En tout cas, je crois que si les wagons à marchandises et les autres accessoires étaient dans un état satisfaisant, nous transporterons, chaque année au moins dix mille tonnes de broche et d'articles en broche qui pourraient passer par votre voie.

La " North Western Consolidated Milling Company " écrivit ce qui suit :

Je suis absolument certain qu'une grande quantité de notre fret devrait prendre cette route, à la condition que les taux de transport soient les mêmes. Le service par la voie de la baie Georgienne serait, à mon avis, de beaucoup supérieur à celui qui se fait par les voies déjà exploitées. La durée du voyage entre les ports du lac Supérieur et du lac Michigan serait abrégée considérablement. Les retards dans l'expédition en transit aux ports de mer américains des marchandises destinées à l'exportation ont toujours nui aux marchands de farine. Je conseillerais de prendre tous les moyens pour assurer le plus tôt possible l'ouverture de la voie de la baie Georgienne. Je suis absolument sûr que dans cette voie se déverserait une grande partie du trafic de notre région.

Et puis Swift et Cie, un grand établissement de salaison, de Chicago, s'expriment ainsi :

Nous vous dirons, à titre de renseignement, que les frais de transport que notre compagnie a payés à ces établissements de l'Ouest, durant l'année, se sont élevés à plus de dix millions de dollars. Si les canaux en question sont construits et sont propres au transport des marchandises que nous exportons, nous serons heureux d'y faire passer ces marchandises. Vous pouvez compter que nous ferons tout ce que nous pourrons pour la nouvelle voie.

Armour et Cie disent :

Ce projet nous intéresse hautement, et nous n'avons aucun doute que si le canal est construit d'après le plan que vous nous avez soumis, une immense quantié de trafic des ports des lacs Michigan et Supérieur devra s'écouler par cette voie. De grandes quantités de produits industriels et de céréales qui passaient par les routes de Buffalo et du lac Erié ainsi

que celles qui sont expédiées par chemins de fer aux ports de mer de l'Atlantique et du golfe du Mexique, seraient sans doute dirigées vers cette voie. D'après la fixation des taux de transport entre Chicago et l'est nos taux se rapprochent de ceux exigés pour le transport du trafic au golfe du Mexique; et, comme vous le savez, la réduction de quelques fractions d'un sou par boisseau, peut faire passer le blé par une voie plutôt que par une autre, si les conditions du transport sont les mêmes. Nous sommes donc convaincus que lorsque le canal projeté sera terminé, comme ses taux de péage seront moins élevés que ceux des autres routes, il livrera passage à un grand nombre de bateaux. Comme vous le savez, le commerce est inaccessible à la sentimentalité. Si les céréales peuvent être transportées par votre voie à un huitième de sou par boisseau de moins que par les autres voies, vous serez maîtres de la situation. Il y a toujours une catégorie d'articles qui ne peut pas être transporté par eau, comme les marchandises de luxe, et les choses périssables, que l'on doit nécessairement transporter dans des wagons à compartiments frigorifiques. Ces derniers articles sont transportés, comme vous le savez, aux taux qu'on exige pour le transport des voyageurs. Quant à la quantité de trafic qui pourra passer par le canal projeté, nous sommes d'avis qu'elle dépendra de l'efficacité de son exploitation.

Nous espérons que l'état ci-dessus vous sera de quelque utilité, et bien qu'il ne contienne pas des données relatives aux céréales et autres articles, qui ont été expédiés par nous ou par d'autres personnes considérablement engagées dans cette industrie, nous sommes convaincus que vous oublierez ces omissions pour ne tenir compte que du fait que les expéditeurs des grands lacs, sauf les exceptions que nous avons indiquées, profiteront, sans aucun doute, des avantages que vous leur offrirez.

Je n'ai plus qu'une ou deux citations à faire. Une de ces citations a une grande signification, et je la ferai pour terminer. Il s'agit d'un article publié, en janvier 1908, dans une revue qui a pour titre "The Reader". Cet article est très intéressant, et je suis certain que chaque honorable sénateur aimerait à le lire. Il est aussi encourageant que tout ce que j'ai lu sur le sujet :

Le publiciste est toujours porté à exagérer et à écrire des choses sensationnelles. Son assertion tendant à dire que Manhattan est destiné à perdre son commerce n'a pas une grande valeur, tout appuyée qu'elle est par l'idée que ce commerce est inaccessible aux convictions, qu'il est dénué de tout sentiment patriotique et qu'il se dirige du côté où les dépenses sont pour lui moins considérables. Le comité des chemins de fer et canaux du cinquante-deuxième congrès n'a cependant pas été porté à exagérer. Ecoutez ce qu'il dit: "Le jour où l'on pourra envoyer directement des navires des grands lacs à l'océan par la voie du fleuve Saint-Laurent, pendant qu'on sera incapable d'en envoyer par la voie de l'Hudson, le sceptre de la suprématie commerciale sera à la veille de passer de New-York à Montréal, et la marine marchande des Etats-Unis, qui renaissait sur les lacs, sera anéantie par la concurrence canadienne.

Plus loin il est dit :

Les cultivateurs de la vallée du Mississippi trouvent dans le Nord-Ouest leurs plus rudes concurrents. Winnipeg est le plus grand marché au blé du monde. Le sceptre est passé de Chicago à Minneapolis; il est passé ensuite à Duluth et il appartient maintenant au jeune géant du Manitoba. L'année dernière, Winnipeg a exporté vingt pour cent plus de blé que l'Ouest Supérieur et Duluth réunis—et le flot du blé n'a fait que commencer de couler du nouveau Nord-Ouest. Une céréale fait concurrence à toutes les autres. Le blé du bassin de la Saskatchewan remplace le maïs de la vallée du Mississipi, et quand le blé sera transporté à la mer, dans des navires, tandis que le nôtre est transporté dans de petits bateaux, ne devrons-nous pas de la reconnaissance au Canada? Ne lui devrons-nous pas de la reconnaissance si nos cultivateurs sont mis sur le même pied que les cultivateurs canadiens? Lisez le rapport du congrès Bently. Il contient des expressions plus fortes que celles dont j'oserais me servir à ce sujet: "Quand nous concourrons, est-il dit, avec des hommes de notre race, sur un sol aussi fertile que le nôtre, avec des moyens de transport infiniment supérieurs, les cultivateurs de nos états de l'Ouest passeront par une crise agricole comme ils n'en ont pas connu auparavant, à moins que notre nation nous ouvre vers la mer une voie qui permette à nos navires de naviguer aussi librement que sur l'océan.

Il est bon de remarquer qu'un canal à chalands comme celui que New-York est en train de construire ne peut sauver la situation ni pour New-York ni pour la nation.

On lit plus loin :

La vraie ouverture stratégique du lac Huron se fera vers l'est et vers la mer par le canal à navires projeté de la baie Georgienne, passant par la rivière aux Français et le lac Nipissingue—deux nappes d'eau d'une étendue considérable. A partir de la rive orientale du Nipissing il y a un portage peu considérable à faire pour atteindre l'Ottawa, une magnifique rivière qui coule tout droit vers Montréal. Pour rendre cette route navigable, il faudrait construire des canaux d'une longueur moindre que celle des canaux que le Canada a construits sur le Saint-Laurent entre le lac Ontario et Montréal. On calcule que la longueur de ces canaux ne serait que de vingt-neuf milles. La plus grande partie de cette voie fluviale est large et profonde. Sans doute il s'y trouve des chutes et des rapides, mais il y en avait aussi dans le Saint-Laurent. On ne voit aucune raison qui empêche que le transport par la voie projetée ne se fasse pas plus rapidement, proportion gardée entre chaque mille, que par la voie actuelle. Un canal à navires pourrait livrer passage aux bâtiments océaniques se rendant à tous les ports des lacs à travers le territoire anglais par une ligne tellement courte que les navires en partance pourraient quitter Montréal et prendre la haute mer avant que les chalands du

canal Erié, partis en même temps du même endroit, pussent atteindre Cleveland. Montréal est aussi près de Liverpool que New-York. La route canadienne ferait économiser du temps et les péages du canal Erié, empêcherait un double transbordement, et ne pourrait, semble-t-il, manquer de créer en faveur des ports canadiens la révolution prédite dans le rapport Bently. On serait porté à croire qu'elle pourrait ruiner le canal Erié et New-York au point de vue du grand trafic continental.

Cette magnifique voie nautique, qui n'a pas de rivale au monde, a été découverte et tracée, il y a trois cents ans, par les pionniers français, qui ont immortalisé leurs noms, et dont quelques-uns ont laissé leur sang et leurs os dans la solitude de nos forêts sauvages. N'est-ils pas temps que nous les imitions, que nous nous efforcions d'assurer au Canada et à l'empire, en exploitant la route dont ils ont proclamé la magnificence et l'utilité, n'est-il pas temps, dis-je, que nous travaillions à assurer, comme ils ont voulu le faire, le grand et toujours croissant commerce de l'Ouest et des grands lacs, auxquels nous avons droit en raison de notre situation géographique et topographique ? Sommes-nous prêts à abandonner ce commerce et à en laisser toujours jouir nos rivaux de la république voisine ? Si nous ne l'abandonnons pas, commençons le plus tôt possible à construire le canal de l'Ottawa.

L'honorable M. GIBSON : J'aimerais à poser à l'honorable sénateur une question. Je l'ai écouté avec la plus grande attention, mais je n'ai pu comprendre si le projet est réalisable ou non. Mon honorable ami de Montréal a dit que pour suppléer au manque d'eau à la tête du canal on pourrait l'alimenter au moyen de pompes.

L'honorable M. BELCOURT : Cette question est inopportune. Evidemment mon honorable ami n'était pas dans la Chambre lorsque j'ai commencé mes observations.

L'honorable M. GIBSON : Oui, j'étais ici.

L'honorable M. BELCOURT : J'ai cité Wisner, l'ingénieur américain, qui a parcouru toute la route, qui a examiné toutes les levées hydrographique faites par la compagnie, et qui a dit que le projet est réalisable. J'ai cité, de plus, l'opinion de l'ingénieur en chef chargé de surveiller les levées hydrographiques faites par le gouvernement et dont le rapport sera déposé devant la Chambre dans quelques jours. Il dit qu'il n'y a au point de vue du génie civil, aucune difficulté physique impossible à vaincre pour la construction du canal projeté; que la rivière aux Français et la rivière Ottawa et leurs tributaires ont toute l'eau voulue et que l'usage de pompes n'y sera pas nécessaire.

L'honorable M. GIBSON : S'il en est ainsi, la Chambre ne doit pas se désintéresser de la question, jusqu'à ce que le gouvernement s'en occupe et qu'il soit fait un rapport officiel propre à renseigner la Chambre et le public.

L'honorable M. BELCOURT : Le département a fait un rapport intérimaire, qui établit la praticabilité de l'entreprise; mais un rapport ultérieur fera, j'en suis sûr, disparaître tout doute à ce sujet.

L'honorable M. GIBSON : Ce n'est qu'après que des levées hydrographiques définitives ont été faites qu'on peut être renseigné sur la construction d'une pareille voie. Quand un dernier rapport aura été fait, nous saurons si le projet est réellement réalisable. Il me semble que si nous sommes obligés de pomper de l'eau dans notre canal pour l'exploiter, nous n'irons pas vite en besogne.

L'honorable M. BELCOURT : J'espère que mon honorable ami ne prend pas ses désirs pour des réalités ?

L'honorable M. GIBSON : Non pas.

L'honorable M. BELCOURT : Je suis heureux de l'entendre dire cela.

L'honorable M. GIBSON : Je suis de l'avis de mon honorable ami, pourvu que nous ayons des données pour nous renseigner avant de nous lancer dans une pareille entreprise. Nous sommes en train de construire un chemin de fer qui coûtera cent millions de dollars; et maintenant on propose la construction d'un canal qui coûtera une égale somme d'argent.

L'honorable M. FORGET : Il y a amplement de l'espace pour les deux.

L'honorable M. SULLIVAN : Je félicite l'honorable sénateur d'avoir retenu ses auditeurs jusqu'à ce moment-ci, parce que la besogne d'aujourd'hui a été très fatigante. Elle a été surtout fatigante pour moi, parce que nous avons ouvert la séance du soir par un chapitre d'Horace. Le fait

qu'un grand nombre de sénateurs sont restés toute la soirée dans la Chambre, a sans doute une haute signification élogieuse pour l'honorable sénateur d'Ottawa.

Je propose l'ajournement du débat, à demain.

La motion est adoptée.

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.)

SENAT.

Séance du 28 février 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

BANQUE DE WINNIPEG (BILL).

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND, au nom du comité des banques et du commerce, rapporte le bill (19) intitulé : Loi constituant en corporation la banque dite "The Bank of Winnipeg", avec un amendement.

L'honorable M. YOUNG : Je propose que le rapport du comité soit agréé. Il s'agit simplement d'ajouter un autre nom à la liste des directeurs provisoires. Il n'y a dans le bill que quatre directeurs provisoires, et la loi des banques en requiert cinq.

L'honorable M. GIBSON : La Chambre a droit à baucoup plus de renseignements qu'elle n'en possède sur ce bill. L'objet de cette mesure est d'obtenir une charte pour l'établissement d'une nouvelle banque. et comme tout honorable sénateur le sait, la plus riche banque en Canada n'est pas revêtue de pouvoirs plus étendus que la plus pauvre, et puisque la responsabilité de toutes les banques se trouve engagée jusqu'à un certain point par l'établissement de toute nouvelle banque, un délai suffisant doit être donné dans le présent cas pour permettre à qui de droit de s'enquérir de la base financière sur laquelle s'appuient les promoteurs du bill dont il s'agit présentement.

La motion est retirée et réinscrite sur le feuilleton pour mardi, le 10 mars.

"LONDON AND LANCASHIRE GUARANTEE AND ACCIDENT COMPANY" (BILL).

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND, au nom du comité des banques et du commerce, rapporte le bill (Q) intitulé : Loi constituant en corporation la "London and Lancashire Guarantee and Accident Company of Canada".

Les amendement faits par le comité tendent tous généralement à garantir les intérêts du public.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je propose que les amendements soient pris en considération, le 11 mars.

La motion est adoptée.

INTERCOLONIAL (TARIF D'HIVER ET D'ETE SUR L')—COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC—M. SIMEON DELISLE—QUAI DESCHAMBAULT.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Quand le gouvernement pense-t-il pouvoir mettre sur le bureau de la Chambre les documents suivants dont la production a été ordonnée pendant la présente session, aux dates ci-après mentionnées?

(a) Les tarifs d'hiver et d'été sur l'Intercolonial pour les années 1896-97 et 1906-07—24 janvier.

(b) Les détails demandés au sujet de la souscription additionnelle de $200,000 au capital-actions de la compagnie du pont et de chemin de fer de Québec—29 janvier.

(c) L'état indiquant les sommes payées à M Siméon Delisle—30 janvier.

(d) L'état des sommes dépensées au quai de Deschambault—4 février.

L'honorable M. SCOTT : J'ai déposé sur le bureau de la Chambre le tarif d'hiver de l'Intercolonial. Les autres réponses n'ont pas encore été reçues, et je m'en enquerrai de nouveau.

PRESENTATION D'UN BILL.

PREMIERE LECTURE.

Le bill suivant est lu une première fois :

L'honorable M. SCOTT : Je dépose le bill (BB) intitulé : Loi modifiant la loi des

chambres de commerce. L'objet du bill est d'autoriser la formation d'une nouvelle chambre de commerce dans les grands districts où l'augmentation de la population justifie l'établissement de cette nouvelle chambre.

Le bill est lu une première fois.

CRIMINELS ITALIENS A MONTREAL.

QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. CLORAN : Avant que l'ordre du jour soit appelé, et avant que plusieurs d'entre nous prennent le train de la métropole du Canada, je tiens à appeler l'attention de cette Chambre sur une question de privilège. Il s'agit d'un rapport des délibérations du Sénat, qui a paru aujourd'hui, dans la "Gazette" de Montréal. Bien que ce journal n'ait pas absolument mal rapporté l'appréciation que l'honorable leader de la Chambre a faite de l'état de choses qui existe à Montréal, il en a, suivant moi, exagéré l'importance. Je lirai ce que la presse du pays a dit de cet incident.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur voudra-t-il faire connaître au Sénat la nature de sa question de privilège ?

L'honorable M. CLORAN : Ma question de privilège est celle-ci : "Que la "Montreal Gazette" a ou mal interprété, ou exagéré l'appréciation faite dans le Sénat. hier, par l'honorable leader de cette Chambre, au sujet de la cité de Montréal."

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois pas que la "Gazette" ait exagéré le moins du monde ce que j'ai dit.

L'honorable M. CLORAN : La Chambre en jugera elle-même, après avoir entendu ce que j'ai à lui lire.

L'honorable M. SCOTT : Ce n'est pas à la Chambre qu'il appartient de décider.

L'honorable M. CLORAN : La "Gazette" dit. . . .

L'honorable M. POWER : Je soulève une question d'ordre. Il ne s'agit pas d'une question de privilège.

L'honorable M. CLORAN : C'est encore le même redresseur ! . . . .

L'honorable M. POWER : Oui, c'est encore le même. L'honorable sénateur nous a dit, en réponse à Son Honneur le président, qu'il a soulevé une question de privilège parce que les appréciations faites par l'honorable secrétaire d'Etat avaient été exagérées, ou mal interprétées dans les journaux. En réponse, l'honorable secrétaire d'Etat a dit que la "Gazette" n'avait ni mal interprété, ni exagéré ce qu'il avait dit. Sur quoi donc, pouvez-vous baser une question de privilège ? Je n'en vois aucune.

Le PRESIDENT : Je considère, naturellement, comme admis que le rapport publié dans la "Gazette" est arrivé à la connaissance de l'honorable secrétaire d'Etat, puisque ce dernier a déclaré à la Chambre que ce rapport n'était aucunement exagéré. Cette déclaration de l'honorable secrétaire d'Etat a terminé le débat sur ce point, et il restait à l'honorable sénateur le droit de poser une question sur l'exactitude du rapport. C'est ce qu'il a fait et il a reçu encore sur ce dernier point sa réponse.

L'honorable M. CLORAN : J'accepte la décision du président; mais désirant me justifier devant la Chambre et le pays, je propose l'ajournement de la Chambre. Les choses passent si facilement lorsqu'elles ne sont pas interceptées par des questions d'ordre ; mais comme le faisait remarquer hier, l'honorable sénateur de Saskatchewan, lorsque la sagesse déborde du cerveau d'un certain honorable membre de cette Chambre, il devient fort difficile de l'endiguer. Le rapport publié dans la "Gazette" est des plus préjudiciables à la réputation de la cité de Montréal, et il est basé sur une certaine appréciation faite dans le Sénat même. Je ne nie pas à la "Gazette", ou à toute autre journal, de publier ce qui s'est passé dans le Sénat ou hors du Sénat; mais je leur nie le droit d'exagérer ou de mal interpréter ce qu'ils disent de ce corps, et je n'avais d'autre but, lorsque je me suis levé, que de m'assurer si l'appréciation faite par l'honorable leader du Sénat a été exagérée ou mal interprétée par la "Gazette". Il n'y avait dans le Sénat que quelques membres présents lorsque cette appréciation a été faite, hier soir. Nous n'avons pas encore reçu l'édition revisée de cette appréciation, et nous ne pouvons citer l'édition non revisée, vu que l'honorable leader de la Chambre a pu, soit retrancher tout

ce qui lui a paru inexact dans son discours, ou simplement le rectifier. Voici donc, une appréciation destinée à se répandre dans le monde entier, et portant que la cité de Montréal est devenue un centre hideux d'ivrognerie parce qu'elle accorde trop de permis d'auberge et que sa police municipale ne fait pas respecter la loi. En ma qualité de représentant de la cité de Montréal, je ne puis, sans la relever, laisser passer cette remarque injurieuse, bien qu'elle soit tombée des lèvres de l'honorable leader du Sénat. Je voudrais le convaincre que la loi est aussi respectée dans la cité de Montréal que dans la cité d'Ottawa, en dépit de la comparaison qu'il nous a faite hier, entre ces deux cités. Il a dit aux habitants de la ville de Montréal : Si vous appliquiez la loi comme elle l'est dans la ville d'Ottawa, autant de crimes ne se commettraient pas au milieu de vous. Or, les crimes auxquels j'avais fait allusion n'appartenaient qu'à une seule catégorie—non à celles comprenant les vols; les débauches de toutes sortes ; les infractions aux droits d'autrui—mais à celle du meurtre. L'honorable leader de la Chambre n'était évidemment pas au courant de ce qui se passe à Montréal lorsqu'il a fait la remarque en question. Il ne connaît pas le caractère de la classe d'hommes à laquelle j'ai fait allusion hier. Veut-il m'exposer aux yeux des Italiens comme leur dénonciateur? C'est ce que je n'ai pas fait, et ce que je ne ferai jamais. La nation italienne, comme toutes les autres nations civilisées, contient dans son sein tout ce qui est bon, tout ce qui peut élever le niveau intellectuel et moral de la race humaine; mais, comme dans toutes les autres nations, il y a parmi ceux qui la composent, une classe d'hommes contre laquelle la société doit se protéger elle-même. Qu'est-ce que peuvent dire l'Europe et d'autres parties du monde au sujet de ceux qui émigrent du Canada ? Sont-ce, par exemple, des voleurs, des brigands et des assassins que ces Canadiens-français qui nous quittent pour aller se fixer aux Etats-Unis ? Non, ces Canadiens-français sont des citoyens paisibles et laborieux. Ils forment une classe d'hommes disposés à observer les lois du pays où ils vont gagner leur vie. La même chose peut se dire des immigrés en Canada, et quand je demande au gouvernement de prendre des mesures pour empêcher que le Canada soit envahi par une classe de criminels de diverses nationalités, l'honorable leader du Sénat, en sa qualité de membre du gouvernement, n'a pas le droit d'accuser la cité de Montréal d'être un. . . .

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur est hors d'ordre. Il n'a pas le droit sur une motion d'ajournement, de discuter ce qui a été l'objet d'un débat précédent.

L'honorable M. CLORAN : Les précédents ne comptent donc plus dans le Sénat. J'accepte la décision du président; mais je déclare à la Chambre et à Son Honneur le président, que des décisions de cette nature restent sur le cœur, pendant plusieurs jours, avant d'être oubliées. Si nous ne pouvons comparer le présent avec le passé, comment pourrons-nous faire jaillir la lumière ? Le passé éclaire le présent, et Son Honneur vient de décider que nous ne pouvons pas faire allusion aux événements passés. Alors, à quoi sert de vivre ? Quelle utilité peuvent donc avoir certains vénérables sénateurs que nous avons ici, si nous ne pouvons faire allusion à leurs antécédents et à leur expérience ? Devons-nous n'accepter pour autorités que les jeunes chevreaux élevés au Sénat ?

Des VOIX : A l'ordre.

L'honorable M. CLORAN : Devons-nous nous en référer à un nouveau membre comme l'honorable sénateur de Middlesex (l'honorable M. Ross), ou comme l'honorable M. Derbyshire et autres ? J'accepte, je le répète, la décison de Son Honneur. Je ne ferai pas allusion aux débats antérieurs. Je laisserai aux morts le soin de s'enterrer eux-mêmes, et un bon nombre de vivants devraient être aussi enterrés.

L'honorable M. BERNIER : En les mettant sous l'effet du chloroforme.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur de Saint-Boniface, qui est un disciple du Dr Osler, dit qu'ils devraient être mis sous l'effet du chloroforme. Mais je n'insisterai pas sur cela, parce que le jour viendra où ma tête sera, à son tour, couverte de cheveux blancs; mais l'expérience que je posséderai alors me fera comprendre qu'il ne faut pas réprimer l'impétuosité de la jeunesse. Je laisserai à cette impé-

tuosité toute sa liberté d'allure. Je ne suis donc pas prêt à suivre le conseil de l'honorable sénateur de Saint-Boniface, savoir, de "chloroformer" qui que ce soi. Cet expédient serait contraire à la loi naturelle et divine.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : L'honorable sénateur pourrait-il me dire pourquoi la cité de Montréal permet à une certaine classe de meurtriers de circuler librement dans ses rues sans les désarmer ?

L'honorable M. CLORAN : Ce fait provient de ce que notre parlement n'a pas fait la loi assez rigoureuse pour permettre aux autorités locales d'exercer le droit de recherche. Je suis surpris de ce que l'honorable sénateur de la Colombie-Anglaise qui siège dans le Sénat depuis 40 ans, ne connaisse pas encore ce fait. Ne sait-il pas que le droit de recherche ne peut être exercé dans une maison que sous l'autorité d'un mandat signé par un magistrat qui autorise cette recherche ? Ne sait-il pas qu'un agent de la sûreté ne peut arrêter un citoyen dans la rue et le fouiller sans être muni d'un mandat de recherche ? Mais ce que je dis présentement est de l'histoire ancienne, et d'après la décision de Son Honneur, il ne m'est pas permis de m'appuyer sur l'expérience du passé. Lorsque l'agent en chef de la sûreté de la province de Québec et l'agent en chef de la sûreté de la cité de Montréal se sont présentés devant les juges, dans la cité de Montréal, pour obtenir un permis de fouiller la classe de gens dont il est maintenant question, quelle fut la réponse reçue ? Les juges ont répondu qu'ils ne pouvaient autoriser des recherches sur la personne, parce que la loi n'y pourvoit pas. Mais les agents répliquèrent—et je crois qu'ils avaient raison—la loi suprême est la sûreté générale du public, et les "détectives" entreprirent sur leur propre responsabilité, une ronde dans les rues de Montréal en fouillant les personnes qui leur paraissaient suspectes. Dans l'espace d'une heure, comme je l'ai dit hier soir,—bien que je ne doive faire aucune allusion à une discussion antérieure—ils confisquèrent des stylets, des revolvers et autres armes en nombre suffisant pour emplir une charrette. Le résultat de cette saisie a été qu'hier, six italiens ont été traduits devant le tribunal pour répondre à l'accusation de port d'armes cachées. Cinq de ces italiens ont été condamnés à la pleine pénalité de la loi, c'est-à-dire, à $50 d'amende et à un mois d'emprisonnement. Ce qui fait bien ressortir l'esprit d'équité et de justice qui dirige nos tribunaux, est le fait que le sixième de ces italiens a été libéré, bien qu'il fût, lui aussi, porteur d'une arme meurtrière. Pourquoi le tribunal l'a-t-il libéré ? Parce qu'il avait avec son razoir un morceau de savon et un cuir à aiguiser. Ce savon et ce cuir permirent à son avocat de plaider que le prisonnier était porteur d'un razoir pour se raser la barbe et non pour aucune fin meurtrière. Cette raison le fit libérer par le juge. Il ressort de ces faits que nos tribunaux ne manquent pas d'administrer la justice comme elle doit l'être quand l'occasion de le faire se présente. Mais quelle fut la suite de ces procès ? Comme les prisonniers sortaient de la boîte des détenus, un italien parmi les spectateurs, menaça de mort le recorder qui venait de prononcer les sentences que je viens de mentionner. Il se préparait à exécuter sa menace lorsque les agents de la sûreté présents s'en aperçurent et se ruèrent sur lui, mais le grand nombre d'italiens présents, qui l'entouraient, lui permirent de s'échapper—comme ses pareils réussissent à s'échapper sans qu'aucune négligence soit commise par les agents de la sûreté, comme l'a prétendu l'honorable leader de la Chambre. . . .

L'honorable M. SCOTT : Pourquoi cette ronde et ces fouilles n'ont-elles pas été faites une dizaine de jours auparavant ? Si elles avaient été faites alors, elles eussent prévenu les meurtres commis depuis.

L'honorable M. CLORAN : Des meurtres sont commis depuis des années par ces porteurs d'armes cachées.

L'honorable M. SCOTT : Et les agents de la sûreté n'ont rien fait dans le même temps pour les prévenir.

L'honorable M. CLORAN : En ma qualité de citoyen de Montréal, je ne permettrai pas que les autorités municipales et de la sûreté, de cette cité, restent sous le coup de l'accusation de négliger leurs devoirs et de se laisser corrompre—une simple somme de $5 payée à leur agent pouvant empêcher le crime d'être puni.

L'honorable M. SCOTT : C'est vrai.

L'honorable M. CLORAN : Qu'est-ce que l'honorable ministre nous a dit. . . .

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur n'a pas le droit de mentionner une déclaration faite dans un débat antérieur par l'honorable secrétaire d'Etat.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable secrétaire d'Etat vient justement de répéter cette déclaration.

Le PRESIDENT : Il répondait à une affirmation que venait de faire l'honorable sénateur; mais l'honorable sénateur n'a pas le droit de mentionner le débat d'hier soir.

L'honorable M. CLORAN : Le débat d'hier soir est une chose du passé, et il s'agit maintenant d'une réaffirmation qui vient d'être faite, que tout agent de sûreté, à Montréal, est prêt, moyennant un cadeau de $5, à permettre à tout criminel de s'échapper. Or, c'est tout simplement une calomnie lancée contre la police de Montréal.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur devrait retirer cette expression. Il n'a pas le droit de s'en servir.

L'honorable M. CLORAN : Le débat d'hier est une chose du passé ; mais il m'est permis de mentionner une déclaration faite aujourd'hui même. Je veux rester dans les limites du règlement qui est très rigoureux contre la libre discussion. Prétendre que les agents de la sûreté se laissent corrompre, à Montréal, avec une somme de $5, c'est, je l'affirme, une assertion mal fondée. Elle n'est appuyée sur aucun fait, et c'est ,par conséquent, une calomnie contre la police de Montréal. Je ne dis pas que cette prétention a été émise; mais j'affirme que toute prétention de ce genre est une calomnie. Lorsqu'on prétend que les criminels achètent leur liberté, à Montréal, en payant $5 à l'agent de la sûreté, ou au détective, et que cet argent est versé comme contribution à un certain fonds, je dis que cette prétention est contraire aux faits. Je soutiens, en outre, qu'aucun fonds n'est formé de cette manière par la police de Montréal. Quand une cause est réglée hors de cour, à Montréal, l'argent destiné au règlement est prélevé pour payer les frais de la cause et non pour être versé dans un fonds destiné à protéger les criminels. Je regrette beaucoup que les décisions qui viennent d'être rendues par Son Honneur le président, soient de nature à produire un effet non seulement sur la présente discussion, mais aussi sur toutes les discussions ultérieures, en limitant la liberté d'un homme public de discuter un fait. . . .

Des VOIX : A l'ordre.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur a le droit, en vertu de nos règlements, de connaître les raisons qui motivent une décision du président. S'il veut jeter les yeux sur la page 467 de Bourinot, il trouvera ce qui suit :

> Mais même cette pratique (motion demandant l'ajournement de la Chambre) dont il est possible d'abuser, à ses limites. Il n'est permis à aucun membre, sur une motion de ce genre, de discuter un ordre du jour, ou un avis de motion inscrit sur le feuilleton, ou un ordre du jour, ou une motion retirée, ou ce qui a eu lieu dans un débat précédent.

Telle est la pratique que nous suivons.

L'honorable M. CLORAN : Je tâche de me tenir éloigné du débat précédent. J'essaie simplement de présenter au public le nom de la ville de Montréal sous un jour convenable. La presse du pays a publié que Montréal est maintenant régie par des hommes dissolus, qui ne font pas observer la loi et qui vendent leur responsabilité pour $5. Et cet état de choses est attribué à la mauvaise administration des hôtels et des restaurants de la cité de Montréal. Or, il est bien connu que ce qui a provoqué la publication d'un rapport de cette nature n'est appuyé sur aucun fait. Les Italiens ne sont pas des habitués d'hôtels. Ce ne sont pas des hommes qui s'enivrent. Les Italiens sont des hommes qui tuent de sang-froid leurs semblables. Ce ne sont pas des hommes qui contribuent un seul centin au revenu des propriétaires d'hôtels. Ce sont des hommes qui se réunissent ensemble, s'amusent à leur manière, et terminent aussi de leur manière leurs amusements par des outrages qui révoltent l'humanité. Les Italiens ne commettent pas d'assassinats lorsqu'ils sont sous l'influence de liqueurs enivrantes. Ils sont trop perspicaces pour cela; il tiennent trop à leur propre peau. En effet, s'ils étaient ivres en

assassinant, ils ne pourraient s'échapper ; mais s'ils tuent des citoyens à Montréal et ailleurs; s'ils menacent la vie de nos juges, de nos maires et de nos entrepreneurs ; s'ils s'entretuent, eux-mêmes, sur les travaux publics, il est à propos, sans doute, d'appeler l'attention sur ces faits ; mais n'est-il pas également à propos de demander à cette honorable Sénat de ne pas croire que cet état de choses soit dû aux quatre ou cinq cents permis d'hôtels ou d'auberges accordés dans cette ville, et de ne pas croire, non plus, qu'il faille inférer de cet état de choses que les agents de la sûreté de cette ville sont achetables moyennant $5 la pièce ? Je ne veux pas que de pareilles allégations soient publiées sans être contredites. Je ne veux pas qu'il soit dit que la loi et l'ordre ne sont pas tout aussi respectés dans la cité le Montréal que dans toute autre grande ville du Canada et d'autres pays. La population de Montréal est composée de citoyens de diverses nationalités et de diverses croyances, et la moralité de ses hommes publics est certainement excellente. Cette population est paisible; mais depuis deux ou trois ans, il y a dans son sein de mauvais éléments d'une origine étrangère. Ce n'est pas la politique d'immigration du gouvernement qui a fait venir ici ces mauvais sujets; mais ce sont les grandes corporations qui, il y a cinq ou six ans, avaient besoin d'ouvriers, et qui ont importé des milliers d'italiens sans s'enquérir du caractère dont ils jouissaient dans leur propre pays; sans s'enquérir s'ils n'avaient pas été auparavant dans leur pays, des pensionnaires de pénitenciers. Aujourd'hui, ces corporations, ou ces entrepreneurs, sont obligés d'en renvoyer un certain nombre, ou d'en démettre quelques-uns. Et pourquoi ? Parce que ce sont des ouvriers insubordonnés et ingouvernables; parce que, dans plusieurs cas, ils ne font pas ce qui était attendu d'eux, et la conséquence, c'est que les cités de Montréal, de Winnipeg et de Toronto ont maintenant leurs quartiers italiens. Il n'y a pas beaucoup d'Italiens dans Ottawa, et il est aisé, par suite, d'y faire observer la loi; mais dans des cités où il y a des milliers de ces italiens, ces étrangers sont une menace permanente pour la paix et le bon ordre dans la société. Le devoir du gouvernement est de prendre des mesures, et d'édicter une loi—si celle qui existe déjà n'est pas suffisante—à l'effet d'empêcher toute nouvelle importation de cette classe de criminels. En parlant présentement des Italiens de Montréal, je ne comprends pas dans ma pensée, la race italienne généralement. La nation italienne, elle-même, a autant de fil à retordre avec ses criminels que nous en avons nous-mêmes ; mais je demande simplement au gouvernement de prendre des mesures pour empêcher que nous soyons envahis davantage par la classe de meurtriers à laquelle je fais présentement allusion, et d'empêcher aussi ceux qui le représentent de porter atteinte, dans leurs discours, à la réputation de la ville de Montréal.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : L'honorable sénateur répète son discours d'hier. Il demande au gouvernement d'employer son influence à la répression des criminels qui opèrent dans la cité de Montréal. Si cette grande ville possède la population la plus éclairée que nous ayons en Canada; si elle est régie par des lois sages, cette population ne peut s'en prendre qu'à elle-même si elle ne les met pas en vigueur. Dans une de ses phrases l'honorable sénateur exhalte les vertus et les bonnes qualités des Italiens. Mais dans une phrase suivante, l'honorable sénateur a fait une autre déclaration qui m'a surpris. Il nous a dit que les juges de Montréal n'avaient pas le droit d'autoriser des recherches dans les domiciles. S'il en est ainsi, la loi, à Montréal, diffère de celle que nous avons à Halifax, puisque les agents de la sûreté de cette dernière ville peuvent pénétrer dans tout domicile et y faire des recherches pour s'assurer si l'on y débite de la boisson enivrante sans permis. Des recherches de cette nature sont faites tous les jours, à Halifax, et les contrevenants sont condamnés à l'amende. Si la population de Montréal désire faire respecter la loi et maintenir l'ordre, les autorités de cette cité doivent être assez fortes pour réprimer les crimes si les vices sont plus effrénés dans cette ville que dans les autres localités du Canada. La loi criminelle est également applicable à toutes les parties du pays.

L'honorable M. DAVID : Vu la position que j'occupe, je désire exprimer quelques mots. L'honorable secrétaire d'Etat avait

entièrement le droit de défendre hier, le gouvernement; de montrer que ce dernier n'était pas responsable de tout ce qui arrive en Canada, et particulièrement à Montréal, et de déclarer que, pour ce qui regarde les crimes et les désordres à Montréal, c'était à la police de cette ville d'y voir; mais, en défendant ainsi le gouvernement, il ne lui était pas nécessaire d'attaquer la cité de Montréal comme il l'a fait.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur fait-il présentement allusion à un débat antérieur ?

L'honorable M. DAVID : Je fais allusion au discours que vient de prononcer l'honorable sénateur de Victoria, et je parle présentement sur la question d'ajournement.

Le PRESIDENT : J'attire simplement l'attention de l'honorable sénateur sur la décision que j'ai rendue, il y a quelques instants, à savoir, que l'honorable sénateur de Victoria n'avait pas le droit de faire allusion à un débat antérieur, ou faire des remarques s'appliquant au sujet même d'un débat d'hier.

L'honorable M. DAVID : Me plaçant à un point de vue général, je dis que, si un ministre se sent obligé de défendre le gouvernement, il ne lui est pas nécessaire d'attaquer la cité de Montréal, surtout si son attaque n'est pas méritée. Je n'ai aucune objection à ce que l'honorable secrétaire d'Etat allègue le fait qu'un trop grand nombre de licences d'auberge est accordé à Montréal. C'est une matière sur laquelle chacun peut exercer son jugement. L'honorable secrétaire d'Etat a le droit de critiquer l'administration municipale de Montréal, mais cette critique ne doit pas dépasser une certaine limite. L'honorable secrétaire d'Etat a trouvé, l'autre jour, le moyen de passer l'éponge sur ce qui avait été dit par un autre ministre de la Couronne dans une certaine circonstance. L'excuse trouvée, c'est que cet autre ministre ne savait pas exactement ce qu'il disait dans cette circonstance. Cet autre ministre, nous a dit l'honorable secrétaire d'Etat, avait besoin de dire quelque chose et le Sénat lui étant venu dans l'esprit, il a jugé à propos d'amuser son auditoire en dirigeant ses traits contre le Sénat. Dans la langue française, on dit que quelqu'un a une tête dure, et que celle-ci est capable d'endurer tous les coups qu'on lui portera.

L'honorable secrétaire d'Etat croit que la cité de Montréal, elle aussi, a une tête dure, capable de recevoir tous les coups—c'est-à-dire, une tête que l'on peut frapper autant qu'on le voudra. Je n'étais pas ici hier, lorsque l'honorable secrétaire d'Etat a pris la parole ; mais je suis obligé de relever la déclaration qui lui est attribuée et portant que nous avons à Montréal un corps de police qui, pour une somme de $5, laisse le criminel en liberté, ce qui encourage les malfaiteurs dans leurs opérations.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur interprète tout à fait mal ce que j'ai dit. J'ai mentionné une circonstance qui s'est présentée à Montréal, il y a environ six mois.

L'honorable M. DAVID : L'honorable ministre a été induit en erreur par certains journaux. Les accusations portées alors contre un certain nombre d'aubergistes furent retirées. . . .

L'honorable M. SCOTT : J'ai fait allusion à ce fait.

L'honorable M. DAVID : Mais c'est une affaire bien différente de ce qui paraît dans le compte rendu des débats. L'honorable secrétaire d'Etat est représenté dans ce compte rendu comme ayant dit que pour une contribution de $5 à un certain fonds, les Italiens arrêtés pour crime sont libérés.

L'honorable M. SCOTT : Je suis sûr que l'on n'a pas dû sténographier mes paroles d'une manière si entièrement différente de ce que j'ai dit.

L'honorable M. DAVID : Je suis heureux que l'honorable secrétaire d'Etat nie avoir dit ce qui lui est attribué, parce que les paroles qu'on lui prête seraient injustes envers Montréal.

L'honorable M. SULLIVAN : Je désire simplement dire que, lorsque j'ai demandé à Son Honneur le président, de rappeler à l'ordre l'honorable sénateur de Victoria, je n'ai fait cette demande—je le déclare sur mon honneur—que dans l'intérêt de cet honorable sénateur qui—je le croyais du moins—enfreignait les règlements de la

Chambre. Je croyais réellement alors que son attaque atteignait toute la nation italienne, et que j'avais le droit de le faire rentrer dans la question, et si Son Honneur le président avait agi conformément à ma suggestion et avait insisté sur l'application absolue du règlement, nous n'aurions pas eu cette ennuyeuse discussion dans laquelle nous sommes maintenant engagés.

Le PRESIDENT : Je ne vois pas présentement à son siège l'honorable sénateur de Victoria.

L'honorable M. YOUNG : La motion d'ajournement ne peut être mise aux voix si son auteur n'est pas présent.

La motion est retirée.

RECTIFICATION.

L'honorable M. DOUGLAS : Je demande la permission de rectifier la déclaration que j'ai faite hier. En discutant l'à-propos de modifier le règlement, j'ai mentionné un bill dont j'étais chargé, dans la Chambre des communes, en 1900, et qui fut modifié, comme je le croyais hier, par le Sénat. J'ai fait honnêtement cette déclaration. J'eus alors l'honneur de présider le comité qui discuta le bill 232—c'est-à-dire, le bill en question—et lorsque le bill fut rapporté du comité, la disposition infligeant une pénalité dans le cas où un wagon serait retenu au delà de 24 heures, ne se trouvait pas dans le bill. Cependant, j'ai cru depuis que cette clause pénale avait été insérée par le Sénat, et c'est sous cette impression que j'ai fait une certaine déclaration hier, sur ce sujet. Hier soir, je me donnai la peine de relire l'histoire de ce bill, et j'ai constaté que j'étais dans l'erreur. C'est-à-dire que la clause pénale en question fut insérée dans le bill dans les Communes mêmes, et non dans le Sénat. Je donne cette explication à laquelle a droit le Sénat. Quant à la question de savoir comment cette clause pénale fut insérée dans le bill, ceci est un mystère pour moi ; mais je crois devoir déclarer que ma déclaration d'hier a été faite sincèrement, et si je fais maintenant la présente rectification, c'est parce qu'il ne serait pas juste que cette inexactitude restât dans nos archives sans être corrigée.

Hon. M. SULLIVAN.

DEUXIEME LECTURE.

Le bill suivant est lu une deuxième fois:

Bill (AA) intitulé : Loi pour faire droit à Andrew Walker.—(L'honorable M. Frost.)

"GRAND TRUNK PACIFIC BRANCH LINES COMPANY".

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. WATSON : Je propose la deuxième lecture du bill (Y) intitulé: Loi concernant la compagnie dit, "Grand Trunk Pacific Branch Lines Company".

L'honorable M. POWER : Nous devrions recevoir des explications sur ce bill.

L'honorable M. WATSON : Le bill est très court. Il demande une prorogation de délai pour la construction de lignes d'embranchement de chemins de fer se reliant au "Grand Trunk Pacific". La Chambre sait qu'un bill a été adopté, il y a une couple d'années, à l'effet de conférer à cette compagnie le pouvoir de construire des lignes d'embranchement de chemins de fer. Elle n'a encore construit aucune de ces lignes. En fait, je ne crois pas que la construction d'une seule de ces lignes ait été commencée jusqu'à présent, et la compagnie demande maintenant une prorogation de délai.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

LOI DES DROITS D'AUTEUR.

L'honorable M. POWER : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour examiner le bill (28) intitulé : Loi portant modification de la loi des droits d'auteur.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je voudrais savoir de l'honorable sénateur chargé du bill si cette mesure est réellement urgente. J'ai eu beaucoup à faire, moi-même, jadis, avec cette question des droits d'auteur. La déclaration faite sur une simple feuille volante d'un livre, n'est pas une longue affaire à parcourir, et cependant, elle contient un renseignement digne d'être connu de ceux pouvant être disposés à enfreindre les droits d'auteur, ou à obtenir le privilège de se servir d'un livre

enregistré conformément à la loi des droits d'auteur. Sous le régime de l'ancienne loi, la déclaration était ainsi conçue : " Enregistré conformément à la loi du parlement du Canada dans le bureau du ministre de l'Agriculture, etc."

Le PRESIDENT : J'appelle l'attention de l'honorable sénateur sur le fait qu'il y a une motion demandant que la Chambre se forme en comité général. Désire-t-il prendre la parole maintenant, ou devant le comité ?

L'honorable M. ROSS : Je puis aussi bien le faire en comité.

La motion est adoptée.

(En comité.)

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je demande au promoteur du bill ce qu'il y a à gagner par le changement proposé ? Si je désire publier un livre qui est enregistré, et si je regarde la feuille volante, je constate immédiatement que cet enregistrement est conforme à la loi des droits d'auteur. Je ne serai peut-être pas familier avec les usages ou les lois du pays, et pourrai ignorer que les droits d'auteur sont sous le contrôle du ministère de l'Agriculture. Or, sous le régime de la loi actuelle, en consultant la feuille volante, je puis voir immédiatement que les droits d'auteur sont enregistrés dans le ministère de l'Agriculture.

L'honorable M. POWER : J'ai essayé d'expliquer, lors de la présentation du bill, ce qu'il signifie et pourquoi il est présenté. Sous le régime de la loi actuelle, tout ouvrage enregistré en Canada, conformément à la loi des droits d'auteur, porte généralement une feuille dite " feuille volante " sur laquelle on lit ces mots :

Enregistré conformément à la loi du parlement du Canada, l'an—par A.B., au ministère de l'Agriculture.

Ce qui est la longueur de deux lignes entières du présent bill, et en y substituant les mots " Drois réservés, Canada, 190— par A. B.". le bill se trouve réduit à une longueur d'un peu plus d'une demi-ligne. La signification des deux formules est absolument la même. Quand vous dites, " Droits réservés, Canada, 190— par A. B. ", ces mots disent tout ce qu'il faut dire. Or, pourquoi nous servirions-nous d'une phrase longue et compliquée, lorsqu'une phraséologie plus simple atteint le but ? En ouvrant un livre publié aux Etats-Unis, je constate que nos voisins se servent, à Washington, de la formule qu'il est proposé d'adopter dans le présent bill, c'est-à-dire, de ces mots : " Droits réservés, Etats-Unis, en l'an —— par, etc."

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Mais c'est une formule américaine. . . .

L'honorable M. POWER : Oui. " Fas est ab hoste doceri ".

Si vous pouvez obtenir d'un ennemi une bonne chose, prenez-la. Je n'approuve pas tout ce qui est américain; mais je crois que la formule qui est maintenant proposée en amendement, est plus claire que l'ancienne. Elle épargne, dans tous les cas, de l'espace, et je présume que l'honorable sénateur de Toronto-sud a voulu favoriser les éditeurs de Toronto quand il s'est chargé du présent bill.

Le bill est adopté.

L'honorable M. BAKER, au nom du comité, rapporte le bill sans amendement.

" CUMBERLAND RAILWAY AND COAL COMPANY " (BILL).

AMENDEMENTS AGREES.

L'honorable M. YOUNG (en l'absence de l'honorable M. Casgrain) : Je propose l'adoption des amendements faits par le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports au bill (46) intitulé : Loi concernant la compagnie dite " The Cumberland Railway and Coal Company ".

La motion est adoptée.

L'honorable M. YOUNG : Je propose la suspension de la règle 24 (b) afin de permettre la troisième lecture de ce bill. L'honorable sénateur de De Lanaudière m'a demandé de faire cette motion. Le bill contient quelques dispositions très importantes. Dans l'alinéa 2 du bill, il s'agit de l'achat de terrains, de coupe de bois, de mines de houille, et il importe à la compagnie que le bill soit adopté le plus tôt possible. Telle est la seule raison urgente à donner. Mon attention a aussi été appelée sur un mortgage qui est légalisé par le présent bill. Ce bill est d'un intérêt plus

qu'ordinaire pour la compagnie qui en demande l'adoption. Toutefois, le présent sujet est à la disposition de la Chambre.

L'honorable M. WILSON : Si la compagnie ne demande pas des pouvoirs déraisonnables, je ne ferai rien pour entraver l'adoption de son bill; mais le proposeur n'a aucunement démontré qu'il était urgent d'adopter immédiatement ce bill, et de suspendre le règlement à cette fin.

Le PRESIDENT : S'il n'y a pas unanimité, la motion ne peut être adoptée.

L'honorable M. BERNIER : Je m'oppose à la motion.

L'honorable M. YOUNG : Je propose donc, que le bill soit lu la troisième fois, mardi, le 10 mars.

L'honorable M. SCOTT : Dans l'intervalle, personne ne jettera les yeux sur le bill.

La motion est adoptée.

PRESENTATION D'UN BILL.

PREMIERE LECTURE.

Le bill suivant est présenté et lu une première fois :

Bill (102) intitulé : Loi modifiant la loi des liquidations.—(L'honorable M. Scott).

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à mardi, le 10 mars, à trois heures.)

SENAT.

Séance du 10 mars 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

IMPRESSION DES "KING'S REGULATIONS".

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

1. A quelle classe de militaires le département de la Milice est-il tenu de faire une distribution gratuite de l' "Army Act" et des "King's Regulations" du Royaume-Uni?
2. Combien de copies de chacun de ces livres sont en somme ainsi distribuées gratuitement?

Hon. M. YOUNG.

L'honorable M. SCOTT : Les réponses aux questions de l'honorable sénateur sont comme suit :

1. Le manuel de la loi militaire contenant l' "Army Act" et les "King's Regulations" est distribué à tous les officiers comprenant les officiers commissionnés et d'état-major et les sous-officiers de la troupe permanente.

2. Quatre-vingt copies du manuel de la loi militaire, édition de 1899 (contenant l' "Army Act") ont été distribuées gratuitement, et quarante et une copies du manuel de la loi militaire, édition de 1907 (contenant aussi l' "Army Act" ont été distribuées gratuitement, et plus de 350 autres copies sont attendues incessamment pour être aussi distribuées gratuitement dès qu'elles auront été reçues d'Angleterre.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

MOTION.

L'honorable M. DAVIES : Je propose :

Que le Sénat est d'avis que, vu le rapide développement de l'ouest du Canada et l'insuffisance des facilités de transport, le Gouvernement devrait prendre de promptes mesures relativement à la construction d'un chemin de fer allant à Churchill, sur la baie d'Hudson.

Cette motion est inscrite sous forme d'avis depuis quelques semaines ; mais ce n'est pas ma faute si elle est restée si longtemps sur le feuilleton. C'est un sujet sur lequel nous avons besoin de renseignements —que je me suis efforcé d'obtenir, et, pour cette raison, il m'a fallu suspendre la motion de jour en jour. Ce sujet a été discuté dans le Sénat et dans l'autre Chambre en différentes occasions. Je veux parler d'une voie ferrée jusqu'à la Baie d'Hudson. Depuis plusieurs années, cette question est soumise au parlement du Canada, ainsi qu'à la législature du Manitoba, et elle a été discutée par d'autres corps publics des nouvelles provinces de Saskatchewan et d'Alberta. Nous, de l'Ouest, sommes arrivés à la conclusion qu'une masse de renseignements fournis dans le passé sur la navigabilité de la baie et des détroits d'Hudson ne sont pas dignes de foi. C'est pourquoi je sollicite l'indulgence de la Chambre pour discuter de nouveau cette question, vu que de nouvelles données sont recueillies à mesure que les années et les observations

s'accumulent, et qu'il est bon de leur donner toute la publicité possible. Jusqu'à une date encore récente, l'opinion dominante dans le pays, c'était que la baie d'Hudson était une grande mer intérieure couverte de glace. La seule source de renseignements que nous possédions jusqu'à ces dernières années était la compagnie de la baie d'Hudson, qui exerçait un monopole absolu sur le Nord-Ouest et aussi sur la baie d'Hudson. Pour des raisons mieux connues par eux-mêmes, les officiers de cette compagnie n'aimaient pas à fournir des renseignements exacts relativement à la route de la baie d'Hudson, parce que ces renseignements eussent pu suggérer à d'autres qu'eux la pensée de se servir de cette baie pour les fins générales du transport. La même remarque s'applique aux prairies du Nord-Ouest. Ce qui constitue, aujourd'hui, les trois plus grandes provinces agricoles du Canada et cette partie de notre territoire destinée à faire de notre peuple une grande nation, étaient représentés par ces mêmes officiers de la compagnie de la baie d'Hudson et d'autres intéressés comme eux à prévenir la colonisation de cette région, comme étant virtuellement inhabicable. Ils représentaient le territoire du Manitoba comme étant un immense marécage, et les territoires de la Saskatchewan et de l'Alberta comme des régions où il était tout à fait impossible de faire la moindre culture ; où aucune population civilisée ne pourrait vivre. Les explorateurs sont pénétrés, avec le temps, dans ces régions et leurs rapports ont dissippé le brouillard séculaire qui les enveloppait, et fait luire sur elles une nouvelle lumière. Nous connaissons tous maintenant l'effet de cette lumière. Ce qui avait toujours été représenté comme des savannes, des marais et des plaines désertes, incapables de procurer la subsistance à une population, sont, aujourd'hui, les plus riches régions du Canada. Ces territoires sont, aujourd'hui, habités par des centaines de mille colons qui vivent dans l'aisance. Il y a dix ou douze ans, l'immigration dans table. Ils représentaient le territoire du cette région s'accroissait d'une dizaine, ou d'une quinzaine de mille âmes par année. Aujourd'hui, ce courant d'immigration a atteint deux cent mille âmes par année, et il continue de s'accroître. Avant longtemps, les trois grandes provinces agricoles du Nord-Ouest seront devenues trois grands centres de population. Depuis quelques années, ces territoires ont produit d'énormes quantités de grain. L'année dernière a été très mauvaise. Ces trois provinces agricoles n'ont pas été, cependant, les seules à souffrir de cette mauvaise année. Tous les états de l'Ouest ont subi le même revers, et, de fait, tout le continent de l'Amérique du Nord a souffert pareillement. Dans certaines parties des provinces de l'Est du Canada, la dernière récolte n'a été aucunement profitable aux fermiers. Toutefois, on est sous une fausse impression relativement à la récolte obtenue, l'année dernière, des régions occidentales du Canada. Dans la région que j'habite, c'est-à-dire. dans la région septentrionale de la Saskatchewan, nous avons eu une magnifique récolte. Le rendement, en moyenne, n'a pas été aussi élevé que celui des années précédentes ; mais le grain récolté était de bonne qualité. La récolte peut, parfois, manquer partiellement dans l'Ouest ; mais cette région est si vaste et si peuplée maintenant que le défaut de récolte ne peut plus être général. Pendant les neuf dernières années, les chemins de fer ont été encombrés par une surabondance de trafic, et les fermiers ont été incapables de faire parvenir leur grain sur le marché. Le bien-être et le développement du Nord-Ouest dépendent maintenant des moyens de transport. Bien que de nouvelles routes s'ouvrent sans cesse dans plusieurs directions, elles ne peuvent être construites aussi rapidement que se développe cette contrée. Le trafic continuera d'encombrer nos voies ferrées tout comme il l'a fait depuis neuf ans. Vous pouvez construire, tous les ans, quelques centaines de milles de chemin de fer et ouvrir votre chemin de fer transcontinental national ; mais pendant que vous ferez tout cela, une affluence de colons se répandra dans les plaines fertiles du Nord-Ouest. La production annuelle du grain sera accrue par ces nouveaux colons dans une proportion que ne pourra égaler le développement de votre réseau de voies ferrées. J'ose dire que le Grand-Tronc-Pacifique qui est maintenant en voie de construction, aura, dès qu'il sera achevé, autant de trafic qu'il pourra recevoir. Il lui sera même impossible de développer ses moyens de transport aussi rapi-

dement que s'accroîtra la quantité de produits à transporter jusqu'à la mer. Nous avons discuté le projet du canal de la baie Georgienne. C'est un sujet vraiment digne d'être étudié, et l'on fera, peut-être, quelque chose pour réaliser ce projet dans dix ou vingt ans ; mais le coût de cette entreprise sera si énorme que le gouvernement, vu les grands travaux publics déjà commencés, y regardera à deux fois avant de s'engager dans cette nouvelle dépense.

L'honorable M. POWER : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. DAVIS : Le projet que je soumets, moi-même, aujourd'hui, est d'un caractère tout différent. Il ne s'agit pas de construire un canal devant coûter une couple de cents millions de piastres. Ma proposition a simplement pour objet de construire un petit tronçon de chemin de fer de 470 milles seulement, à partir du Pas, sur la rivière Saskatchewan, jusqu'à la baie d'Hudson. Je choisis ce point appelé le "Pas", parce que le "Canadian Northern Railway" atteint maintenant ce lieu, et il ne reste, à partir de ce point, que 470 milles à franchir pour atteindre la baie d'Hudson. Il ne s'agit donc pas d'une grande entreprise—la distance étant guère plus longue que celle de Port-Arthur à Winnipeg. Quant à cette dernière distance de Port-Arthur à Wiunipeg, il y a là deux lignes de chemin de fer, et il y en aura virtuellement bientôt une troisième—la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique étant maintenant occupée à doubler l'une de ses voies. Je le répète la construction d'un chemin de fer entre le Pas jusqu'à Churchill est une petite entreprise, et je crois pouvoir prouver péremptoirement à la Chambre que ce qui pourrait être épargné par les fermiers de l'Ouest sur leur récolte de l'année dernière. si cette route était ouverte, suffirait à payer les frais de construction de ce chemin. Quelques-uns peuvent croire que les habitants de l'Ouest sont un peu trop exigeants ; mais le temps, en Canada, où l'esprit de clocher dominait au grand préjudice du pays, est passé, ou, du moins, devrait être passé sans retour. Tout ce qui est maintenant entrepris par le gouvernement, n'a d'autre objet que l'intérêt général. Vous ne pouvez construire un chemin de fer, ou tout autre ouvrage public dans l'Ouest, sans que ce chemin de fer ou cet ouvrage profite également aux provinces de l'Est. De même, si vous construisez un chemin de fer dans l'est du Canada, l'ouest en profite comme l'est.

Nous devons mettre de côté tout esprit de clocher, et ne considérer les questions de la nature de celle que je soulève présentement qu'en nous plaçant au point de vue national. L'entreprise que je propose, aujourd'hui, est d'un intérêt national, et si je puis démontrer que la baie et les détroits d'Hudson sont navigables au moins pendant quatre mois de l'année, il me semble que le gouvernement du Canada devrait prendre ce sujet en considération et procéder aussi rapidement que possible à ouvrir cette route au commerce. Comme je l'ai dit, la prospérité dans l'Ouest signifie la prospérité dans l'Est, puisque, si vous mettez les fermiers de l'Ouest dans une position qui leur permette d'obtenir quinze centins de plus par boisseau pour leur blé, ou huit piastres de plus par tête de bétail qu'ils ont à vendre, ils auront plus d'argent à consacrer à l'achat des articles fabriqués dans l'Est. L'Ouest ne fabrique encore rien, et il s'écoulera des années et des années avant qu'il s'y forme des centres manufacturiers.

Nous sommes, dans l'Ouest, des agriculteurs, et nous serons toujours les clients de l'Est pour les produits fabriqués que nous aurons à consommer. Il n'est pas douteux que le monde entier tourne actuellement les yeux sur l'Ouest du Canada. Le projet d'ouvrir la route de la baie d'Hudson n'est pas seulement populaire dans l'Ouest, mais il l'est aussi dans les Etats-Unis, d'où nous vient maintenant une grande partie de notre immigration. Nos voisins du sud s'intéressent à la question d'ouvrir la route de la baie d'Hudson et au développement de cette région. Des chartes sont demandées, dans les Etats-Unis, par des corporations pour cette fin. Dans quelques-unes de ces chartes je vois des noms d'hommes influents, de grands capitalistes, qui demandent l'autorisation de construire des chemins de fer à partir de la côte du Pacifique jusqu'à la baie d'Hudson. Or, quand les capitalistes sont prêts à placer leur argent dans une entreprise aussi grande que celle-là, le gouver-

nement du Canada, de son côté, ne devrait pas, selon moi, hésiter à s'imposer les frais de construire 470 milles de chemin comme une extension à partir du point où une voie ferrée aboutit déjà, jusqu'à la baie d'Hudson. On a dit que, s'il n'y a que quatre mois de navigation, durant l'année, sur la baie d'Hudson, il serait impossible que la voie ferrée que je demande fût rémunératrice. Il faudrait, ajoute-t-on, durant l'hiver, emmagasiner le grain à Churchill. Mais je ferai remarquer que, dès maintenant, nous emmagasinons le grain à Port-Arthur. La plus grande partie du grain de l'Ouest est emmagasinée, aujourd'hui, à la tête du lac Supérieur, à Port-Arthur et à Fort-William, et ce grain doit rester là pendant les mois d'hiver, jusqu'à l'ouverture de la navigation, pour être transporté alors au marché. En sorte que, si l'on était obligé d'emmagasiner une partie du grain à la baie d'Hudson, cet emmagasinage ne serait que l'équivalent de celui des grands lacs. La seule différence, c'est qu'à présent, nous emmagasinons le grain à la tête du lac Supérieur, à mille milles du premier port océanique navigable, tandis que, si notre emmagasinage se faisait à la baie d'Hudson, il se trouverait fait dans un port océanique même, où le grain se trouverait aussi rapproché des marchés de Liverpool et du continent européen que s'il se trouvait emmagasiné à Montréal, ou Québec. L'un des arguments donnés contre ma proposition, c'est que l'énorme matériel roulant dont on se servirait, durant l'automne et la dernière partie de l'été pour transporter le grain et les bestiaux de l'Ouest, serait immobilisé durant l'hiver. J'ose dire que, si nous devons emmagasiner notre grain à la baie d'Hudson, le matériel roulant servira à transporter ce grain jusqu'à la baie d'Hudson, ou Churchill, tout comme celui dont on se sert pour transporter actuellement le grain jusqu'à Port-Arthur. Puis, supposé que nous soyons obligés de déplacer ce matériel roulant, ceux qui sont familiers avec l'administration d'un chemin de fer, savent que ce n'est pas une affaire très sérieuse que de déplacer ou transférer quelques trains de wagons sur un parcours de 470 milles. Ce serait une affaire de 24 heures seulement que de transférer le matériel roulant du chemin de fer de la baie d'Hudson à une ligne principale, qui pourrait l'utiliser—que cette ligne appartînt au "Canadian Northern", ou à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Du reste, les habitants du Nord-Ouest préféreraient que le gouvernement se contentât de construire le chemin et en laissa l'exploitation à une compagnie. C'est ce que je conseillerais, moi-même, de faire. Le gouvernement pourrait construire le chemin et le louer en accordant, moyennant certaines conditions, l'usage de ces 470 milles de chemin à toutes les compagnies de chemins de fer qui en auraient besoin. Le gouvernement pourrait ainsi réaliser un profit suffisant pour payer l'intérêt sur les obligations du chemin, et il réaliserait peut-être aussi un certain montant devant servir de fonds d'amortissement pour le rachat de ces obligations à leur échéance. Pour ce qui regarde la région que traverserait ce chemin, on a cru jusqu'à il y a quelques années, que tout ce district situé au nord de la Saskatchewan était sans aucune valeur ; mais cette opinion a été réfutée victorieusement, selon moi, par les témoignages donnés devant le comité chargé, l'année dernière, de faire une enquête sur ce sujet, et, par les explications reçues de fonctionnaires envoyés sur les lieux par le bureau géologique pour explorer toute la région septentrionale de la Saskatchewan. Ces fonctionnaires ont constaté qu'entre le Pas et la baie d'Hudson se trouve un district qui n'est aucunement ce que l'on en disait. Il y a là une certaine étendue de bonnes terres arables, puis des minéraux précieux et du poisson. Bref, assez de preuves ont été recueillies pour établir qu'un chemin de fer de colonisation construit à cet endroit, serait une entreprise rémunératrice. On a prouvé que le gouvernement ferait bien de construire ce chemin, ne pût-il servir qu'aux fins de la colonisation, et l'ouverture d'une nouvelle route vers l'Europe viâ les détroits d'Hudson fût-elle considérée comme une impossibilité. Nous avons recueilli des témoignages durant ces dernières années, et l'indulgence de la Chambre me permettra, je l'espère, de citer une partie de ces témoignages, afin que cette partie figure dans le compte rendu officiel de la présente séance. Voici cette partie :

La plus grande mer intérieure du Canada, appelée la baie d'Hudson, nous donne les eaux

de marée, du côté de l'occident, jusqu'au méridien de la vallée du Mississipi. Un coup d'œil jeté sur la carte géographique fait voir que la route la plus courte, à partir du centre des terres à blé du Canada jusqu'aux marchés du monde est celle qui passe par la baie et le détroit d'Hudson. Le port de Churchill est aussi rapproché au centre des terres à blé que l'est ce centre de la tête de la navigation sur les grands lacs, et la distance qui le sépare de Liverpool est la même que celle qui sépare ce dernier port de Montréal.

Le chemin de fer dit The Canadian Northern Railway s'étend maintenant jusqu'au Pas, sur la rivière Saskatchewan—et de là jusqu'à Churchill, la distance est de 480 milles. Avec un chemin de fer traversant cette distance, Winnipeg qui, *via* le chemin de fer canadien du Pacifique, est à 1,422 milles de Montréal, ne serait éloignée que de 945 milles de Churchill. La ville de Brandon est éloignée de 1,555 milles de Montréal, et la distance de Brandon à Churchill est de 940 milles. Regina est à 1,780 milles de Montréal et à 1,200 milles de Churchill. Medicine Hat est à 2,082 milles de Montréal et à 1,500 milles de Churchill. Calgary est à 2,262 milles de Montréal et à 1,682 milles de Churchill. Prince Albert est, par les voies ferrées les plus courtes, à 1,958 milles de Montréal, et à 717 milles de Churchill. Edmonton est située—*via* les voies ferrées les plus courtes—à 2,247 milles de Montréal; puis à 2,129 milles de Churchill. Et ces distances—par voies ferrées jusqu'à Churchill—sont mesurées d'après les chemins de fer en existence, construits pour les transports de l'Est à l'Ouest et de l'Ouest à l'Est. Avec un chemin de fer à partir du Pas jusqu'à Churchill, d'autres voies ferrées seraient construites le plus directement possible entre les centres importants et le port que je viens de nommer. Par une route directe entre Regina et le pas la distance jusqu'à Churchill serait de 774 milles. De Medicine-Hat à Churchill la distance est de 1,076 milles ,et de Calgary à Churchill la distance est de 1,256 milles.

Churchill est situé à 2,946 milles de Liverpool, tandis que Montréal, *via* le détroit de Belle-Isle, est à 2,761 milles de Liverpool, et, *via* Cape Race, Churchill est à 2,927 milles de Liverpool, et New-York, *via* la route septentrionale, est à 3,079 milles de Liverpool.

Il n'est pas douteux que, si la route *via* la baie et le détroit d'Hudson est praticable, l'on ne doive y recourir, puisque par son utilisation, la distance pourrait être abrégée d'un millier de milles entre les centres producteurs de blé de l'Ouest et les ports de l'Atlantique sans accroître la distance océanique à franchir pour atteindre le marché du monde européen.

Il est absolument nécessaire.

La route de la baie d'Hudson est absolument nécessaire au Nord-Ouest pour les raisons suivantes:

Pour le transport par voies ferrées, à partir du Manitoba, de Saskatchewan et de l'Alberta, *via* Churchill, la distance entre ces points et Liverpool est abrégée, en moyenne, de 970 milles, comparée avec celle qu'il y a entre Montréal et Liverpool.

La distance de Churchill à Liverpool est de 2,946 milles; de Montréal, *via* le Cap Race, de 2,927 milles; de New-York, de 3,079 milles.

Le taux du transport du grain à partir de la zône à blé jusqu'à la baie d'Hudson, s'élèverait approximativement à 10 centins le boisseau, le même qui est payé jusqu'à Port-Arthur. Par la route du port Churchill le fermier épargnerait donc les 15 centins additionnels par boisseau qu'il lui faut payer à partir de Port-Arthur jusqu'au port de l'Atlantique. Cette économie, seule est pour le producteur de blé quelque chose d'appréciable. Supposons une exportation de 20,000,000 de boisseaux de blé, quantité pouvant être aisément transportée dans l'espace de deux mois par chemin de fer. L'économie de 15 centins par boisseau—c'est-à-dire, le prix du transport à partir de Port-Arthur jusqu'au port de l'Atlantique, sur ces 20,000,000 de boisseaux, s'élèverait à une somme de $3,000,000.

L'un des avantages importants qu'offre un chemin de fer est la possibilité de transporter rapidement jusqu'à la mer les bestiaux exportés aux marchés européens. Cette grande industrie est considérablement entravée, aujourd'hui, en conséquence du long trajet à faire subir aux bestiaux dans les conditions actuelles. Un fait reconnu est admis, c'est que le bétail expédié à la côte de l'Atlantique arrive, aujourd'hui, au port d'expédition dans un triste état. Il est émacié par un voyage de longue durée par chemins de fer. Il est également admis que, durant la traversée de la mer, le bétail gagne plutôt du poids qu'il n'en perd pourvu qu'il soit mis dans une bonne condition à bord des navires. L'expérience a démontré qu'après trois jours de transport sur chemins de fer, le bétail dépérit. Cette période de trois jour est à peu près celle durant laquelle le bétail voyageant sur des chemins de fer peut conserver la condition dans laquelle il se trouvait au moment d'être placé à bord d'un train de chemin de fer. S'il en est ainsi, le bétail pourrait être transporté en chemin de fer jusqu'au Fort-Chuchill sans maigrir, et la condition de ce bétail serait améliorée par sa traversée océanique jusqu'à Liverpool plutôt que d'être rendue plus mauvaise. Il s'ensuit que cette grande industrie, seule, trouverait par la construction de la route du Fort-Churchill une solution de la difficulté qui se dresse aujourd'hui, sur le chemin de ceux qui sont engagés dans le commerce d'exportation de bestiaux.

M. F. W. Peters, assistant gérant du trafic du chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, déclare que, jusqu'à la fin du mois d'octobre, plus de 72,000 têtes de bétail ont été exportées de l'ouest du Canada à Liverpool, et il s'attend à ce que 10,000 têtes de plus soient expédiées au même marché durant la même saison. Le taux du transport de ce bétail est de 60 centins par cent livres, dans les wagons à bestiaux, à partir de Winnipeg jusqu'à Montréal. Le prix du transport du bétail à partir de Calgary jusqu'au Fort-Churchill est à peu près le même que celui payé jusqu'à Winnipeg, et la distance est à peu près la même. En sorte que ces 60 centins par cent livres pourraient être épargnés par l'expéditeur, si ce dernier pouvait placer son bétail à bord des bateaux de la baie d'Hudson, et par cette dernière route maritime l'expéditeur préviendrait aussi le dépérissement du bétail, qui arrive autrement par suite de la durée additionnelle du trajet en chemins de fer à partir de Winnipeg jusqu'à Montréal.

Sur les 82,000 têtes de bétail expédiées de l'Ouest jusqu'à Montréal durant la dernière saison, la route de la baie d'Hudson, à rai-

son de $6 par tête, soit en chiffres ronds, $650,000—eût fait épargner cette somme qui représente environ 20 pour cent du prix de vente.

En fait c'est une des plus grandes difficultés que les éleveurs de bétail, dans l'Ouest, ont à surmonter. Toutefois, l'économie de $8 par tête de bétail qu'il serait possible de réaliser par la route de la baie d'Hudson relativement au coût du transport par toute autre route, ne représente pas toute l'épargne ainsi réalisée. Une grande perte est éprouvée par l'amaigrissement du bétail si son transport par voie ferrée dure un trop grand nombre de jours. J'ai, moi-même, expédié du bétail, et je connais par ma propre expérience le sujet que je traite présentement. Quant les bestiaux sont retenus dans les wagons pendant une semaine et plus, la diminution de leur valeur représente une somme considérable. De sorte que, au lieu, dans ce cas, de réaliser une économie de $8 par tête de bétail par la route de la baie d'Hudson, les éleveurs de bétail de l'Ouest épargneraient environ $12 sur chaque tête de bétail expédiée par cette route.

Le témoignage que j'ai commencé à citer continue comme suit :

Pour atteindre cette route maritime il est nécessaire de construire seulement 480 milles de chemin de fer. Ce n'est donc pas une entreprise énorme, et ce ne serait pas même, à proprement parler, une nouvelle entreprise. Il y a des années, cette entreprise a été virtuellement commencée. Non seulement des chartes furent accordées à cette fin; mais le Parlement vota aussi des subventions en terres considérables pour aider à la construction de ce chemin. Ces subventions ont été gagnées en partie, et le résultat, c'est qu'un chemin de fer est maintenant construit à partir de Winnipeg jusqu'à Erwood et au delà, et au cours de l'exécution de cette entreprise, l'on a aussi construit un prolongement de la voie jusqu'au Pas. Le véritable objet de la charte accordée était que ce chemin serait continué jusqu'à la baie d'Hudson. Rien ne justifierait la détermination de ne pas prolonger cette voie ferrée au delà du Pas. Ayant atteint ce point, et après avoir aidé libéralement, comme on l'a fait, à commencer cette entreprise, nous ne devrions pas nous arrêter à un endroit d'où il reste moins de cinq cents milles de voie ferrée à construire pour atteindre la baie d'Hudson. Ainsi, l'idée d'un chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson pour ouvrir par cette baie une route conduisant en Europe n'est pas une nouvelle idée. La question est maintenant d'aviser aux moyens de mener à bonne fin cette politique.

D'après les rapports que nous avons sur la région située entre le Pas et Churchill, il semble qu'il n'y a, dans cette région, aucune difficulté extraordinaire à surmonter pour construire un chemin de fer, et que ce territoire n'est pas dépourvu de ressources naturelles.

Il semble qu'après avoir construit un pont sur la rivière Saskatchewan, à l'endroit appelé le Pas, il ne serait pas très difficile, ensuite, de construire une voie ferrée jusqu'à Churchill, et cette entreprise ne serait pas, non plus, très dispendieuse. Puis, d'après les rapports, il paraît aussi que cette région est parsemée d'étendues de forêts et de nappes d'eau remplies de poisson. Sur un point de cette région, il paraît en outre, que du blé a été récolté et que les légumes croissent généralement bien.

La longueur totale de la route explorée est de 690 milles, on estime que la longueur de la ligne explorée à partir de Churchill jusqu'à Le Pas, en vue de la construction d'un chemin de fer, est de 474 milles.

D'après les explorations que j'ai faites, je suis arrivé à la conclusion qu'une bonne voie ferrée peut être construite à un prix raisonnable presque partout dans le voisinage du tracé que j'ai choisi, moi-même. Ce qui est absolument nécessaire est un bon drainage, vu que le plan du terrain n'est que faiblement incliné. Les travaux de drainage seront d'autant moins dispendieux qu'ils seront exécutés le plus près des rivières.

M. McInnes déclare qu'il a été employé aux explorations géologiques depuis 1883. Les régions de l'Ouest avec lesquelles il est familier sont: 1° le district situé entre la Saskatchewan et Split Lake, sur la rivière Nelson —contrée traversé par lui, l'été dernier; 2° la région située entre la côte occidentale de la baie d'Hudson et la partie septentrionale d'Ontario, le lac Nipigon et le Lac des Bois.

Toute la région, à partir de Split Lake jusqu'à une ligne d'environ quarante milles au nord de la rivière Saskatchewan est un terrain argileux.

Le témoin a traversé cette contrée; il est passé par la rivière Burntwood, et revenu en suivant une partie de la rivière Grassy. Il a fait à l'intérieur nombre d'excursions entre ces deux rivières. Il s'est éloigné de Split Lake; il a remonté la rivière, et constaté que cette contrée argileuse n'avait ni cailloux, ni rochers détachés, ni graviers. Les rivages mêmes des lacs, jusqu'à ce que vous ayez atteint une hauteur de 800 pieds n'ont aucun banc de gravier.

Il n'y a absolument rien dans cette région, qui s'oppose à la culture du sol. C'est une contrée que le feu a ravagée. Le témoin prétend que la Burntwood tire son nom de ce fait. Cette contrée aurait même été plusieurs fois incendiée. Elle est actuellement couverte d'une forêt dont le bois est très clairsemé. L'herbe y croît assez abondamment. Il y a deux espèces d'herbe, savoir: l'herbe à nervure bleue et le seigle sauvage sont les herbes dominantes. Le témoin est d'avis, bien qu'il ne soit pas très familier lui-même, avec ces herbes, et qu'il ne s'appuie que sur l'opinion émise par le professeur Macoun, que ces herbes forment d'excellentes prairies et un excellent fourrage.

M. McInnes est parti de Norway House, dans le cours de la deuxième semaine de juin. Il fit le tour de cette région et revint au Pas, le 6 septembre. En sorte qu'il passa les mois de juin, juillet et août dans cette contrée. Il a vu l'herbe atteindre jusqu'à dix-huit pouces et deux pieds de hauteur.

Le témoin a calculé que la superficie de cette région était d'environ 10,000 milles carrés. Il ne veut pas dire que toute cette su-

perficie se compose de terre fertile; mais le bassin comprenant le fond argileux déjà mentionné, est d'environ 10,000 mlles carrés. Il est borné au nord par la rivière Churchill. Le témon est allé jusqu'au centre à peu près de ce bassin. Les sauvages lui ont dit qu'il s'étendait vers le nord jusqu'à la vallée de la rivière Churchill. Au delà, vers le nord, au lieu d'un sol argileux vous trouvez du sable et du gravier.

Le témoin est parti du Pas et est allé du côté de Churchill, en traversant un territoire d'environ 140 milles dont le fond se compose de pierre calcaire du genre de celle que l'on trouve dans la région septentrionale du Manitoba. Il a parcouru un grand nombre de milles sur le sommet de montagnes de pierre à chaux presqu'entièrement dénudées, et sur lesquelles on ne voit presqu'aucune terre végétale. Au delà, c'est-à-dre plus loin que le contour du bassin argileux dont il a parlé, il y a 170 milles, environ, à parcourir pour se rendre à Split Lake, en ligne à peu près drote, en suivant le tracé du chemin de fer projeté, et ce parcours est parsemé d'étendues de terrain argileux.

Tout le bois situé entre la tête de la rivière dite Little Churchil et Churchill est réservé pour le chauffage domestique. La zône de bois de pulpe, comme il est dit plus bas, commence à Split Lake et s'étend jusqu'au Pas. Elle a dix milles de large sur chaque côté de la voie ferrée proposée de la baie d'Hudson.

La superficie de cette zône en estimant qu'un sixième de cette superficie seulement soit couvert de bois de pulpe. la balance se composant de rivières, de lacs, de marécages, etc., et en estimant à 10 cordes par acres la quantité de bois de pulpe ayant 6 pouces de diamètre, donnerait 5,756,000 cordes. Cette estimation est considérée comme étant très basse, mais très sûre.

M. McInnes explique que les cent quarante milles de pierre calcaire qu'il a parcourus au nord de la Saskatchewan se composent d'une excellente pierre de construction. Elle contient une proportion considérable de magnésie,—45 pour cent, peut-être. Mais elle se présente en lits réguliers et l'on peut l'extraire par blocs d'un à six pieds d'épaisseur et de toute dimension.

Interrogé sur l'étendue du lac Dubawat, le témoin explique qu'il en a parcouru l'un des côtés sur une étendue de 150 milles, environ; mais de ce côté il ne pouvait voir l'autre rive. Personne ne connaît encore toute l'étendue de ce lac. Ses rives méridionales et orientales, comme la carte géographique l'indique, ne sont qu'un dessin imaginaire. Le témoin se trouvant sur le sommet des montagnes, du côté occidental, ne pouvait voir la rive orientale, bien que les montagnes où il se trouvait, eussent plusieurs centaines de pieds de hauteur. C'est une nappe d'eau considérable. La carte géographique indique simplement les lacs connus. Il y en a des milliers d'autres dont nous ne connaissons rien, parce que personne n'a encore pénétré jusque là. Quelques-uns des plus grands lacs sont indiqués sur la carte. Le témoin en a tracé plusieurs, lui-même, en s'appuyant sur des rapports donnés par des Esquimaux, et ils apparaissent encore sur la carte tels qu'il les a indiqués. Toute la contrée est émaillée de lacs.

Au sud de cette région est une zône forestière et cette zone est tout à fait appropriée à l'agriculture. Elle commence du côté de l'est entre le lac Winnipeg et le lac Split, et s'étend, du côté de l'ouest, le long de la rivière Churchill jusqu'à la rivière Arthabaska, d'après, du moins, ce qu'en sait le témoin. Le côté oriental de la zône en question, serait la rivière Nelson. Le témoin n'est pas allé à l'est de la rivière—si ce n'est 20 ou 30 milles qu'il a parcourus. Il ne connait pas cette partie de la contrée. La plus grande partie de cette zône forestière est un territoire excellent pour l'agriculture. Le témoin, d'après tout ce qu'il a pu voir, est d'avis que cette contrée, ou zône forestière, bien qu'elle soit un peu plus difficile à cultiver et moins fertile que les terres des prairies, qui sont immédiatement prêtes à recevoir le grain de semence, deviendra une zône colonisée tout aussi magnifique que les zônes actuellement colonisées du Nord-Ouest.

Partout, en parcourant cette zône, le témoin a rencontré une riche et abondante végétation, et tout essai d'agriculture ou d'horticulture fait dans cette zône forestière a parfaitement réussi.

C'est une région forestière, une région couverte de bois de pulpe. Elle est située au sud-ouest de la baie d'Hudson et de la rivière Nelson, au nord de la rivière Saskatchewan, et s'étend jusqu'aux rivières Mackenzie et Athabaska. Elle a une largeur d'environ 200 milles, du nord au sud. Le témoin ne se rappelle pas sa longueur. Son sol ressemble à celui d'Ontario, si ce n'est celui de la péninsule méridionale d'Ontario.

L'été y est chaud. Il ne faut pas s'occuper de l'hiver, parce que rien ne croît durant cette saison. La pluie y tombe abondamment. Une faible partie de ce district est à moitié boisée. C'est une continuation vers le nord de la vallée de la Saskatchewan,

M. Tyrrell a dit qu'il avait récolté dans cette contrée tous les produits des jardins d'Ontario—tels que pommes de terre, carottes, navets, choux, choufleur et tous les autres produits ordinaires de l'horticulture. Il a vu d'excellentes pommes de terre récoltés dans le district situé aux environs de Nelson-House. Il ne peut dire quand la semence en avait été faite, vu qu'il ne se trouvait pas là lors de la mise en terre de la semence.

Les sauvages, constamment occupés à faire la chasse, cultivent le printemps, ici et là, de petits champs de pommes de terre, et il les laissent, tout l'été, sans les soigner, et, après leur retour, en automne, ils les arrachent pour les manger durant l'hiver. Le témoin s'est procuré, lui-même, en différents temps, plusieurs seaux de belles pommes de terre tirées de ces petits jardins faits par les sauvages au milieu de la forêt. Ces pommes de terre n'avaient été aucunement sarclées et binées. Les sauvages n'y avaient porté aucune attention depuis la plantation du printemps jusqu'à l'automne. La croissance de ces pommes de terre avait été assez vigoureuse pour ne pas être étouffée par les mauvaises herbes. Pour protéger ces petits champs de pommes de terre contre les bêtes sauvages, ils sont ordinairement faits sur les îles. Le témoin n'a vu dans cette contrée aucun essai de culture de blé, d'orge et d'avoine. Il est, toutefois, convaincu que ces céréales peuvent être cultivées dans cette région et il a entendu dire qu'elles pouvaient y être récoltées.

Il n'y a aucun doute que cette contrée est

capable de nourrir une nombreuse population.

Au nord du lac Winnipeg, il y a une autre magnifique étendue de terrain de cinq à dix mille milles carrés. Cette région est aussi belle que le Manitoba, ou tout autre endroit du Nord-Ouest.

Elle est située sur la voie ferrée projetée de la baie d'Hudson. Quand le témoin est revenu de cette contrée, il y a un grand nombre d'années, après y avoir séjourné pendant un été, il rapporta qu'il y avait là une riche région propre à l'agriculture, située au nord du lac Winnipeg. Les voyageurs de la baie d'Hudson et les habitants de la région méridionale se moquèrent de ce rapport. Ils prétendirent qu'ils avaient pénétré, eux-mêmes, jusqu'à la tête du lac, et qu'ils avaient appris, là, qu'il n'y avait pas un seul pouce de terre fertile. Il n'en est pas moins vrai qu'il y a, là, une magnifique étendue de territoire qui s'étend à l'ouest le long de la rivière Churchill. Ce territoire, situé au nord du lac Winnipeg, est argileux et il fait partie du bassin argileux du Manitoba.

M. McInnes s'est occupé particulièrement de la question du climat qu'il considère avec raison comme étant d'une importance vitale. Il a tenu avec soin un registre des diverses températures, à partir du 19 juin jusqu'au 29 septembre. Le thermomètre a baissé à cette dernière date à 26 degrés. Jusque là aucune gelée n'avait endommagé la végétation. Pendant la nuit du 10 août, la température baissa au point de congélation; mais ne descendit pas assez bas pour endommager la végétation, du moins, dans la vallée de la rivière Grassy, bien que les tiges de pommes de terre, sur le sommet de la rangée de montagnes située au nord du Pas furent légèrement atteintes par la gelée. M. McInnes est convaincu que ce district n'est aucunement trop froid pour les opérations agricoles. La plus longue durée de la lumière du soleil dans ces hautes latitudes doit être aussi prise en considération, et, pour les besoins de la comparaison avec des régions situées plus au sud, la température moyenne de ces deux régions ne peut servir de point de départ. En effet, une région située sous la plus haute latitude, bien que sa température moyenne, durant l'année, puisse être plus basse que celle de la région plus méridionale, peut durant les mois de chaleur, vu son plus grand nombre d'heures de soleil par jour, avoir une température moyenne tout aussi bonne que celle de la région plus méridionale. Le régistre de M. McInnes montre que, durant le mois de juillet, la température à 6 heures, p.m., était égale ou même plus haute que la température du midi, pendant une quinzaine de jours du même mois. Cette même égalité, ou cette même supériorité, a été remarquée durant le mois d'août, pendant neuf jours, et, durant le mois de septembre, pendant huit jours, et la température moyenne, à 6 heures, p.m., durant ces mois, a été seulement d'un degré, ou d'un degré et demi, ou de deux degrés seulement plus basse, respectivement, que celle du midi.

Pour les besoins de la comparaison, M. McInnes a obtenu du directeur du service météorologique, à Toronto, un extrait indiquant les degrés de température de l'été, à Minnedosa; Stony-Mountain; Hillview et Brandon. En les comparant avec ceux indiqués sur son registre, il est arrivé à la conclusion que la contrée située le long du tracé de la voie ferrée projetée jusqu'à la baie d'Hudson, jouit d'une température remarquablement plus chaude que celle qui existe sous la même latitude à quatre cents milles plus à l'est.

On nous parle souvent de la rigueur des hivers dans cette région septentrionale; mais on semble oublier que personne ne plante des choux pendant l'hiver. Ce n'est qu'au retour de l'été que la végétation reprend la vie, et bien que la saison de l'été soit plus courte dans cette région septentrionale que sous des latitudes plus méridionales, les plus longs jours de soleil, dont il est parlé dans le témoignage que je viens de lire, compensent la différence qu'il y a entre les moyennes respectives de la température des deux zones septentrionales et méridionales. Ce fait explique pourquoi nous pouvons récolter du blé à une aussi haute latitude que celle mentionnée dans le témoignage que je viens de citer. Prenez l'année dernière comme expérience. Prince-Albert est situé à deux cent cinquante et quelques milles au nord de Régina, et le blé est cultivé jusqu'à quatre-vingt milles au nord de Prince-Albert, et ce blé est d'une meilleure qualité—j'ose dire—que celui récolté à Prince-Albert. L'année dernière, nous avons récolté de l'excellent blé à Prince-Albert et au nord de Prince-Albert, tandis qu'à Regina le blé a souffert de la gelée. Les environs de Prince-Albert sont colonisés depuis quelque temps, et ils produisent du grain depuis nombre d'années. La récolte n'a été aucunement endommagée par la gelée depuis une quinzaine d'années. Cette localité a souffert de la gelée seulement lors des premières tentatives de colonisation; mais les grains de Prince-Albert n'ont, depuis, aucunement souffert de la gelée. On nous a dit que le climat, dans la région située au nord de la Saskatchewan, est si rigoureux que cette région est inhabitable durant l'hiver. Cependant, l'on ne cesse de voyager, durant l'hiver, entre Le-Pas et la baie d'Hudson. Durant le présent hiver, des hommes accompagnés de leurs femmes et de leurs jeunes enfants, ont voyagé en traîneaux tirés par des chiens, entre ces deux points. Si cette contrée était aussi froide qu'on a voulu le faire croire, l'exemple que je viens de citer serait une impossibilité.

Si vous demandiez à quelqu'un d'Ontario, accompagné de sa femme et de ses enfants,

de parcourir des centaines de milles en traîneau tiré par des chiens entre la cité de Québec et la baie Georgienne, et cela au milieu même de l'hiver, l'on vous répondrait que la chose est impossible. Cependant, cette manière de voyager se pratique en plein hiver entre la baie d'Hudson et la Saskatchewan, et aucun de ceux qui ont fait ce trajet ne s'est encore gelé. La police à cheval voyage régulièrement dans cette région. De sorte que l'argument tiré du prétendu fait que le climat de cette région est si rigoureux, ou si froid, qu'elle est inhabitable durant l'hiver, tombe entièrement à plat.

Le témoin déjà cité continue comme suit :

Durant les derniers mois de janvier et février, le constable Seller, de la police à cheval du Nord-Ouest, a fait un voyage de Churchill à Winnipeg. Il suivit la rive gauche de la rivière sur un parcours de vingt-cinq miles environ; puis traversa le territoire qui s'étend jusqu'à la rivière du Daim. Après avoir suivi cette rivière jusqu'à une faible distance, il se dirigea vers le sud jusqu'à un grand lac.

Une délicieuse température, dit son rapport, favorisa ce constable durant tout son voyage. Son régistre indique que le thermomètre était à zéro le 2 janvier, justement le jour où il partit de la caserne de Churchill. Le 5 janvier, le thermomètre était descendu à 25 degrés, et le 7 du même mois il était monté à 10 degrés au-dessus de zéro. C'est le 17 janvier que le thermomètre est descendu le plus bas—la baisse ayant été de 55 à 60 degrés. Mais le 9 février est noté sur le registre comme ayant été une chaude journée. La profondeur de la neige sur les deux cents premiers milles était à peine de dix-huit pouces; mais de là à Norway-House la profondeur de la neige était très grande.

Voici l'opinion du révérend Dr John McDougall :

Le révérend docteur John McDougall, l'un des missionnaires pionniers de l'Ouest, décrit comme suit la contrée située au sud du lac Split: " Il n'y a, à bien dire, que deux saisons dans cette contrée—l'été et l'hiver. Il n'y a qu'un très court printemps et un très court automne, ou même, ni l'un, ni l'autre ne se font sentir. Ce fait contribue dans une grande mesure à exempter cette région du mauvais temps éprouvé dans l'Est à chaque changement de saison. Il s'ensuit que les colons se trouvent dans des conditions plus favorables que dans l'Est. L'hiver est sec et agréable, et bien que le froid soit grand, il n'est certainement pas aussi rigoureux qu'on le croit généralement. En fait, le climat est beaucoup plus modéré que dans la région méridionale du Manitoba où se récolte le blé dur n° 1. L'été commence de bonne heure, et la croissance et la végétation y sont presque aussi vigoureuse que sous les tropiques. Ce fait est attribué aux plus nombreuses heures de soleil par jour qui existent sous ces hautes latitudes, et aussi à la proximité des cours d'eaux dont ce district est émaillé—chacun d'eux contribuant à la nourriture des plantes. Il y a dans cette région beaucoup de rochers qui indiquent l'existence de minéraux précieux; mais il y a aussi une immense étendue de bonnes terres végétales que le fermier pourra rendre aisémnt productive comme la chose est arrivée dans la région septentrionale du Manitoba et la région occidentale de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le sous-sol est de l'argile et une couche de marne sablonneuse en forme la surface. Cette contrée, bien que très considérablement boisée, offre beaucoup plus de facilités aux premières opérations agricoles que ne le font les terres boisées d'Ontario et d'autres provinces de l'Est à l'arrivée de ceux qui les défrichent les premiers. Puis, quand cette région sera pourvue de voies ferrées, ses habitants auront toujours un marché plus avantageux que ne le sera celui offert aux provinces de l'Est. Le district dans lequel sont situés Norway House, Cross lake, Oxford House, Island lake, Nelson House et Split lake est très étendu, et à chacune de ces dernières localités on a cultivé avec succès, pendant nombre d'années, des légumes et du grain pour les besoins personnels des occupants de ces postes. Les gelées d'été sont virtuellement inconnues dans ces endroits et la germination des végétaux, vu les nombreuses heures de soleil par jour est extrêmement rapide ".

Bureau météorologique,
Toronto, 9 mars 1907.

A M. J. B. Tyrell,
Toronto.

Les conditions de la température du district situé entre le lac Winnipeg et le lac Split, durant les divers mois de l'été—de mai jusqu'à septembre—peuvent être comparées à celles de l'Europe comme suit:

Mai—50°-40°, qui est la température de la région septentrionale de l'Ecosse et de la région méridionale de la Norvège.

Juin—56°-54°, de l'Ecosse.

Juillet—63°, de la région méridionale de l'Angleterre.

Août—57°-5° à 55°, de l'Ecosse.

Septembre—50°-45°, de la région septentrionale de la Norvège et de la Suède.

(Signé) R. F. STUPART.

Les divers rapports du Dr Bell, F.R.S., qui a consacré beaucoup de son temps, dans et aux environs de la baie d'Hudson, à faire des observations scientifiques, peuvent être resumés comme suit pour ce qui regarde la navigation:

La baie et le détroit sont remarquablement exempts d'écueils et de bas-fonds. Les groupes d'îles situées sur la côte orientale de la baie sont entourés d'eau profonde, et un large chenal conduit jusqu'au centre de la baie James. La plus grande partie de la grande baie est entièrement exempte de bancs de sable ou de bas-fonds; d'écueils et d'îles. Les eaux de la plus grande partie de la baie ont généralement une profondeur très uniforme, et les irrégularités de la profondeur ne sont jamais considérables. La profondeur moyenne, est d'environ soixante-dix brasses, et elle s'élève parfois à cent brasses et plus en s'approchant de l'embouchure du détroit d'Hudson, tandis que, dans le détroit, lui-même, les sondages faits le long du centre ont trouvé le fonds à une profondeur variant de cent

à plus de trois cents brasses. Le fond paraît être partout couvert de cailloux, d'un lit d'argile et de boue. Il y a en approchant des rivages un fond d'argile durci et donnant une bonne prise aux ancres des vaisseaux.

Le long de la côte occidentale de la baie les eaux, aux grandes et petites marées, montent ou baissent, en moyenne, de onze ou de douze pieds, et cette hausse et cette baisse sont passablement uniforme; mais elles diminuent quelque peu vers le sud. La montée la plus haute des eaux est à l'embouchure de la rivière Nelson, où elle atteint environ une quinzaine de pieds. Les marées sont moins fortes tout le long de la côte orientale de la baie. Dans le détroit, il y a une très bonne marée.

La baie est ouverte, durant tout l'année, et il n'y a pas de preuves établissant qu'à une certaine époque de l'année, le détroit soit entièrement fermé par la glace. La grande largeur et la grande profondeur du détroit, ainsi que la force des marées le tiennent probablement libres durant tout l'hiver. D'après tout ce que le Dr Bell a pu constater, ou observer, il y a lieu de croire que des navires à vapeur peuvent naviguer sur ce détroit et s'approcher de la terre pendant une saison de plus de quatre mois, chaque année, ou à partir du milieu de juin jusqu'à vers la fin d'octobre.

Le commandant Gordon, qui dirigeait les expéditions de 1884 et de 1885 entreprises par le Gouvernement dans le but de s'enquérir des conditions réelles de la baie et du détroit, a fait deux rapports détaillés dont voici des extraits:

La glace a été considérée jusqu'à présent comme l'obstacle le plus formidable à la navigabilité des détroits; mais la terreur qu'inspirait cet obstacle disparaît dans une grande mesure après examen. La glace rencontrée durant la croisière du "Neptune" peut être partagée en trois classes ayant chacune une origine différente. Ce sont les montagnes de glaces détachées des glaciers du chenal de Fox; les lourds bancs de glace du chenal même, et ce qui est appelé les banquises ordinaires qui se sont formées sur les rives de la baie et des détroits.

Le "Neptune" se trouvait, le 1er août, à la baie Nachvak, à 100 milles de l'extrémité orientale des détroits, et le 30 août, il a quitté l'île Nothingham, à l'extrémité occidentale, de sorte que le mois d'août fut passé dans la région des détroits.

Le tableau suivant indique la température ou le temps qu'il eut dans la baie d'Hudson à partir du 1er jusqu'au 16 septembre:

Cape Digges et Marble Island.

			Température moyenne.
1er	sept.	—Beau temps, léger vent du nord-est..	43°
2	"	Beau et nuageux, p.m. avec forte brise du nord-est....	42°
3	"	Temps pluvieux, brise modérée du sud-est..	40°
		Au large de Churchill.	
4		Temps pluvieux, forte brise du nord-ouest..	40°
5	"	Temps nuageux, forte brise du nord-ouest..	40°
6	sept.	—Temps nuageux, pluie fine; léger vent du nord-ouest; temps couvert et embrumé à Churchill..	39.5°
7	"	Beau temps, brise légère du sud-ouest..	42°
8	"	Beau temps, vent léger du nord-ouest et du sud-ouest..	44°
9	"	Temps nuageux, vent modéré du nord-est..	41°
		York.	
10	"	Temps nuageux, pluie fine, brise modérée du sud-est..	40°
11	"	Beau temps, brise modérée du nord-est..	41°
12	"	Beau temps, brise légère du sud..	46°
		De York à Digges.	
13	"	Beau temps, brise légère du nord-est..	42°
14	"	Brouillard dans l'avant-midi; belle après-midi, brise légère du nord-est..	35°
15	"	Temps embrumé, forte brise du nord-ouest..	34°
16	"	Beau temps, brise légère du nord-est..	32°

Le commandant Wakeham dit dans son résumé:

Il n'y a aucun doute que nous n'ayons été favorisé d'une saison ouverte exceptionnellement longue, et dès que le détroit a été ouvert, le 15 juillet, nous avons rencontré beaucoup moins de glace que d'autres explorateurs n'en ont rencontrée". Le commandant cite M. Stupart, directeur du service météorologique, à l'appui de son opinion. Cet officier écrit ce qui suit: "Il est évident que vous avez eu, cette année, une saison ouverte des plus favorables, et que la température d'hiver s'est fait sentir plus tard que d'ordinaire. La chose sur laquelle on peut le moins compter est la force du vent. Selon le journal tenu vous avez réellement essuyé très peu de coups de vent.

Puis, le commandant contiue en ces termes:

"Je conclus maintenant cette partie du rapport en disant que je m'accorde entièrement avec le capitaine Gordon, et je fixe, comme lui, la date de l'ouverture de la navigation dans le détroit d'Hudson, pour les fins commerciales, et pour des navires convenables, du 1er au 10 juillet. Je ne crois pas que le détroit puisse être convenablement navigable dans le mois de juin. Des navires comme le "Diana" pourrait s'y frayer un passage; mais des vaisseaux de cette nature ne seraient pas adaptés aux fins du commerce. La manière dont ils doivent être construits et fortifiés les rend incapables de servir comme voituriers".

M. Beech qui a vécu à Churchill, pendant deux ans, et qui y est retourné récemment, après une visite faite à Winnipeg, dit:

"On se forme, en Canada, l'opinion la plus erronée sur les difficultés de la navigation dans les détroits, à l'embouchure de la baie. Je suis d'avis—et je m'appuie sur des faits obtenus de diverses sources—que ces détroits ne sont jamais gelés ou fermés par la glace, et que le seul danger que court la navigation est celui causé par la dérive des banquises, en juin et juillet. Le fait est

qu'en 1905, le steamer quitta le Fort-Churchill, le 24 octobre, et se rendit à Saint-Jean, de Terre-Neuve, dans onze jours. Les détroits furent entièrement ouverts jusqu'à cette date, et, assurément, vu la courte durée du temps qu'il faut pour franchir ces détroits, la plus grande partie du grain pourrait être expédiée avant le 1er novembre...

La baie, est ouverte durant toute l'année, et elle était encore ouverte lorsque j'en sortis, le 3 janvier dernier.

La période durant laquelle peuvent naviguer sûrement les navires à vapeur en fer, dont on se sert ordinairement, pour franchir les détroits et traverser la baie d'Hudson jusqu'à Churchill, s'étend, à peu près, du 20 juillet au 1er novembre. Cette période peut être allongée, sans courir un grand risque, d'environ une semaine au commencement de la saison et de deux semaines, peut-être, vers la date de la clôture.

Walter Dickson qui fut attaché, pendant vingt ans, au service de la compagnie dans la baie et les détroits, est d'avis qu'ils sont naviguables pendant cinq mois, chaque année, et voici ce qu'il dit:

"D'après les observations que j'ai faites sur le mouvement de la glace dans la baie d'Hudson, durant les étés que j'y ai passés, je suis convaincu qu'un steamer à hélice ordinaire n'aurait jamais aucune difficulté à passé à travers ou à tourner les obstacles qui se rencontrent ordinairement dans la baie et les détroit d'Hudson. La principale raison pour laquelle les anciens vaisseaux à voiles de la compagnie de la baie d'Hudson rencontraient des difficultés ou se trouvaient arrêtés par les glaces, c'est que, lors de la saison du flottage de la glace, il y a généralement très peu de vent, et les voiliers se trouvent par suite réduits à l'impuissance au milieu de la glace flottante, comme ils le seraient au milieu de l'Atlantique ou de toute autre océan par un calme plat....

La baie a toujours été considérée comme étant d'un accès facile pour tout navigateur habile et prudent.... D'après ce qui est connu, ou l'expérience déjà acquise sur ce sujet, il y a tout lieu de croire que, si la baie d'Hudson était parfaitement explorée sur tous les points, l'on constaterait qu'elle est une des mers les plus sûres en existence. Je me souviens d'une saison durant laquelle les ports de la baie ont été accessibles pendant sept mois de l'année."

Le capitaine Adams qui a navigué pendant trente-cinq ans dans les eaux arctiques, exprime l'avis suivant:

"Les vaisseaux peuvent pénétrer presque tous les ans, dans le détroit et la baie du 20 au 25 juin, et le détroit reste ouvert jusqu'à ce que la nouvelle glace se forme vers le 26 octobre. On peut dire, en chiffres ronds, que les détroits sont ouverts pendant quatre mois de l'année; mais même quand ils sont ouverts, la navigation à leur entrée est difficile, parce que le courant du détroit de Davis charrie la glace à travers les embouchures des détroits de Frobisher, Cumberland et d'Hudson."

Le capitaine James Hackland a passé trente-neuf ans au service de la compagnie de la baie d'Hudson. Il a d'abord navigué dans la baie, en 1846, et ce pendant des années, et a commandé une goëlette qui a fait le cabotage de York à Churchill. Il a quitté Orkney, le 22 juin, et traversé le détroit au milieu de juillet. Il n'a vu aucune glace, si ce n'est celle passant à une certaine distance vers le sud. Il écrit ce qui suit:

"Le canal est ouvert durant toute l'année. La glace, à partir du chenal de Fox, descend en juillet. Elle n'entre jamais dans la baie; mais suit le courant dans le détroit. La navigation à l'extrémité occidentale du détroit, est alors, par suite, considérablement interrompue."

Le capitaine Colin Sinclair qui a été élevé à York Factory et qui a navigué sur les eaux arctiques pendant six ans, a franchi le détroit dans un voyage de pêche aux phoques, fait en avril, et n'a vu alors aucune glace. Il est convaincu que la navigation dans la baie et le détroit n'offre aucun danger extraordinaire."

Le capitaine Silsby, navigateur expérimenté, qui a navigué pendant plusieurs été dans le détroit et la baie d'Hudson, écrivait ce qui suit en 1884:

D'après ma propre expérience, la navigation à vapeur est tout à fait praticable pendant quatre mois de l'année, savoir, en juillet, août, septembre et octobre, et souvent même en novembre."

Il ne voit pas pourquoi des steamers ne pourraient pas faire, avec une rapidité très satisfaisante, des voyages,—aller et retour—en Europe pendant quatre mois de l'année, et même un mois de plus en pleine saison d'hiver. Le capitaine Kennedy qui commandait le "Prince Albert", engagé pour faire des recherches se rapportant à l'expédition de Franklin, avait été employé auparavant par la compagnie de la baie d'Hudson, pendant une huitaine d'années à la baie Ungava.

Dans l'automne de 1838, il traversa, le long de la côte de la rivière Chino (Kaneabascon river) à la rivière George—et il a fait le cabotage dans un vaisseau de York, tous les ans, durant ces huit années. Il n'a rencontré dans la baie "aucune glace après le mois de juillet, si ce n'est dans une seule occasion, le 1er novembre, et ce n'était que de petits fragments détachés des banquises". Il a constaté que les courants sont très réguliers. Il écrit que ces courants ouvrent les chenaux d'entrée et de sortie de la baie d'Hudson, et font de la baie et du détroit un passage au commerce".

M. Low exprima de nouveau l'opinion que, à partir de la fin de juillet jusqu'au milieu de novembre—pendant trois ou quatre mois—la navigation est probablement sûre avec des steamers ordinaires en fer. Il ne veut pas dire que la baie et le détroit sont alors entièrement libres de glace; mais il veut dire que les eaux sont assez libres pour que la navigation soit sûre. Un navire de la catégorie qu'il vient de mentionner, ne saurait courir le danger de sombrer par suite d'une collision avec la glace. Les glaces rencontrées se composent de fragments réunis. Durant les mois de l'été, cette glace s'amollit et se rompt plus aisément. Vous passez à travers et elles se cassent en morceaux, vous laissant voir un espace vide quatre fois aussi grand que celui qui le précède.

Les vaisseaux de la baie d'Hudson, généralement, entrent dans cette baie vers le 1er août et le vaisseau de Churchill y retourne vers la fin du même mois. Il se rend aussi au Fort-Charmell, sur la rivière Ungava, et reste généralement à cet endroit jusqu'en septembre.

Le détroit est navigable à partir de la mi-juillet, et même pendant une couple de semaines après cette date, parce que la glace dans la baie d'Hudson—la nouvelle glace—n'embarrasse aucunement la navigation avant d'avoir atteint une épaisseur de 15 ou 18 pouces, et il se forme peu de glace avant cette date. La glace artique qui escend de la baie de Baffin est une affaire sérieuse, parce que c'est de la glace lourde, qui a quelquefois jusqu'à 40 pieds d'épaisseur. Elle vient du nord, et le témoin est d'avis que vers la fin de novembre et de décembre, elle commence à remplir la partie orientale des détroits. Une partie de cette glace s'accumule autour de Resolution-Island, et le témoin a vu de cette lourde glace jusqu'à Digges-Island, vers le milieu des détroits, et c'est une affaire sérieuse. Il n'en est pas ainsi tous les ans. Une forte brise de l'ouest éloignerait cette glace de la côte, et elle passerait devant les détroits sans y entrer.

Dans le rapport qu'il a présenté sur le voyage qu'il a fait avec de "Neptune", M. Low fait voir que ce vaisseau s'est trouvé, vers le 22 juillet, engagé dans la glace à travers laquelle il a dû fraver sa voie. M. Low a expliqué au comité que cette glace était sortie de la baie et venait du côté de Fullerton. Le vaisseau s'est trouvé engagé dans la glace au large de Cape Wolstenholme. Le témoin croit que le vaisseau a pénétré trop loin vers le sud et que c'est ce qui lui a fait rencontrer la glace; mais il lui a paru que vers le nord, le vaisseau se fût trouvé en pleine eau libre, en se tenant éloigné du Cap Wolstenholme La très lourde glace ne descend pas avant le mois de novembre, parce que la glace de la baie de Baffin ne se détache pas plus tôt.

En somme, le témoin est d'avis que la route de la baie d'Hudson, durant sa saison de navigabilité, est une route même plus libre que celle du Saint-Laurent. Elle contient au moins deux mois durant lesquels il n'y a aucune glace à rencontrer, et la glace fragmentée rencontrée en été n'offre aucun danger. Cette route requerrait l'établissement de plusieurs phares. Il en faudrait à Nottingham Island et propablement aussi à Cap Digges. Ces deux extrémités de l'île Charlatan auraient besoin, probablement aussi, d'être éclairées, parce qu'elle se trouve virtuellement au milieu du chenal. Des phares devraient être placés aussi à Cap Chigney, à l'île Resolution, et à l'embouchure du port de Churchill.

Interrogé par l'honorable M. Ferguson pour savoir si les officiers de la compagnie de la baie d'Huson avait fourni volontiers les renseignements qu'ils possédaient, le témoin répondit que ces officiers n'aimaient pas qu'une entreprise quelconque du dehors nuisît à leur commerce.

M. Tyrrell quitta Churchill vers le 25 ou le 29 novembre. La baie était alors ouverte et il n'y avait pas de banquises. Un navire ne pouvait alors ni sortir de Churchill, ni y entrer. Le port était fermé. Le témoin, une année, parti du nord, en canot, est arrivé à Churchill le 16 octobre. Il croit que, s'il a pu alors côtoyer le rivage de la baie d'Hudson dans un canot de Peterborough, et atteindre sûrement Churchill—et cela à deux reprises différentes—savoir, une année vers le 16 octobre, et l'autre année vers le 1er du même mois—un steamer ou un bateau bien protégé devrait être capable de se tirer encore mieux d'affaire.

Le Dr Bell, répondant à une question posée par l'honorable M. Tessier, a fait observer qu'il était difficile de dire pendant combien de mois de l'année des steamers peuvent franchir le détroit. Il ne voit pas pourquoi ils ne pourraient pas le franchir en tout temps durant l'hiver, bien que la chose fût difficile. La baie et le détroit ne gèlent pas plus que l'océan Atlantique. Il ne pourrait comprendre qu'une baie ayant 600 milles de largeur et se trouvant sous les mêmes latitudes que celles des îles britanniques, put geler dans les conditions météorologiques déterminées normalement par ces latitudes. On pourra lui dire que c'est l'influence du courant chaud du golfe du Mexique (gulf stream) qui tient la navigation ouverte sous les mêmes latitudes de la côte de l'Europe; mais celui qui soulève cette objection, ne sait pas, lui-même, comment opère le "gulf stream". Dans la baie d'Hudson vous n'avez aucun courant arctique comme celui qui se fait sentir le long de la côte du Labrador, ni vous n'avez l'avantage d'un "gulf stream"; mais la baie se trouve dans les conditions normales déterminées par ses latitudes.

L'embouchure de la rivière Churchill forme le havre le plus méridional de la côte occidentale de la baie pour des navires tirant plus de vingt-quatre pieds d'eau. Le chenal d'approche est raisonnablement profond et large. La marée est passablement uniforme. Son élévation maxima est, en moyenne, de onze ou douze pieds. A toutes ses phases on peut atteindre ce port. M. Thibaudeau, ingénieur civil, y a fait, l'automne dernier, des sondages considérables. Son rapport fait connaître que la profondeur, à marée basse, à l'entrée du port, est de huit à douze brasses. A un demi-mille de la profondeur minima, l'on a sept brasses de profondeur. A la tête du port, il y a deux bas-fonds sur lesquels, à marée basse, il n'y a que deux brasses et un quart, ou deux brasses et demie d'eau, et entre ces bas-fonds et autour d'eux, la profondeur est de quatre brasses et demie. Avec des améliorations d'un caractère moderne pour faciliter la navigation dans le port et l'approche de ce port; avec des jetées et des élévateurs, le pont de Churchill offrirait tout ce qui serait nécessaire à un raccordement d'une voie ferrée avec la route nautique fournie par la baie et les détroits d'Hudson.

Un régistre tenu depuis soixante-dix ans, par les officiers de la compagnie de la baie d'Hudson à Churchill, fait voir que ce port est ouvert en moyenne pendant cinq mois de l'année—du 19 juin au 18 novembre. La plus longue saison ouverte a été de cinq mois et huit jours. C'était en 1846. La plus courte saison ouverte a été de 4 mois et huit jours. C'était en 1838. La date la plus hâtive à laquelle le port fut ouvert est le 5 juin 1863, et la date la plus tardive fut le 2 juillet 1866. La date la plus hâtive de la clôture de la saison fut le 1er novembre 1837, et la plus reculée fut le 4 décembre 1861 et 1885.

Le port de Churchill peut être tenu ouvert durant toute l'année en employant des brise-glace. L'année dernière, 1906, le port se ferma entre le 5 et le 10 décembre. Les conditions du port, en janvier 1907, furent comme suit: Dans la baie, à Fort-Churchill, la glace a une épaisseur de onze pouces. Elle s'étend, à partir du rivage sur une distance d'un tiers de mille. La glace est beaucoup plus mince dans

la baie que dans le port. Il y a quelques glaces flottantes à un quart de mille du bord de la glace prise dans la baie. Ces glaces flottantes sont poussées par le vent du nord. Ces glaces du nord ne se montrent pas si les vents viennent de toute autre direction.

En dehors de ces glaces flottantes, les eaux sont libres en droite ligne jusque dans la baie et au delà.

Il y a beaucoup de ports sur les deux côtés du détroit d'Hudson. L'un de ces ports est situé sur le côté nord et à l'est de l'île Digges; mais il n'a pas encore été convenablement exploré. Il n'y a aucun doute toutefois, qu'il n'y ait, là, un grand nombre de bons ports de mer. Sur le côté sud, le témoin a exploré la côte à partir de Cape-Wolstenholme jusqu'à la partie méridionale de la baie d'Ungava, et il y a un grand nombre de très bons ports le long de cette côte. Entre la fin de juillet et la fin de septembre, pendant que le témoin se trouvait là, le détroit n'était pas entièrement libre de glace.

Les détroits ne sont virtuellement jamais libres de glace; mais la glace qui s'y trouve après la mi-juillet et jusqu'à novembre, à bien dire, ne saurait endommager un vaisseau ordinaire. Le grand danger que court la navigation sur le détroit d'Hudson, durant l'automne, est la dérive des glaces détachées de l'océan arctique et aussi de la baie de Baffin. Puis à partir de la fin de septembre, les tempêtes de neige sont fréquentes. Le navigateur redoute beaucoup plus la neige que la brume. Vers la fin de septembre, une épaisse brume s'élève de l'eau, et elle est causée par le froid excessif.

Quand la température descend au-dessous de zéro, un nuage de brume s'étend constamment de l'eau, quelquefois, jusqu'à 100 pieds et 200 pieds de hauteur. Vous ne pouvez y remédier au moyen de la lumière ou autrement, si ce n'est en se tenant au sommet du mât pour observer autant que possible à travers l'obscurité qui est analogue à celle d'un léger brouillard.

L'embouchure de la rivière Churchill est une exception au caratère général du rivage de la baie d'Hudson. Il y a à cette embouchure une colline rocheuse, ou, au moins, un rocher massif. Les remarques faites au sujet de la pente du rivage vers la baie, ne s'appliquent pas exactement à l'embouchure de la rivière Churchill. C'est la raison pour laquelle Churchill est un port. Churchill est un port même à marée basse. C'est même probablement l'un des plus beaux ports du monde. Il est adossé à un massif de rocher s'élevant en forme d'arc à environ 100 pieds de hauteur. L'un de ses côtés est en forme de coude se projetant sur la baie. De sorte qu'en entrant dans le port les vaisseaux sont obligés de décrire une légère courbe; mais ils peuvent se dégager très promptement des vagues de l'océan. La profondeur de l'eau dans ce port est actuellement de 30 ou 40 pieds. La marée est très forte. Elle s'élève de neuf à seize pieds dans les petites marées. Le chenal du port est de même largeur dans les petites comme dans les grandes marées. Le chenal, à la sortie sur la baie est encaissé dans le roc, et sa profondeur, à cet endroit est de 100 et 200 pieds. De sorte que ce chenal, dans les grandes comme dans les petites marées, est libre de glace. Il est assez large pour donner passage sans danger à une couple de navires de front. Il y a à l'embouchure à une faible distance du point qui forme la saillie dont j'ai parlé, un rocher dont l'enlèvement doublerait à peu près la largeur du port. La largeur actuelle du port est de 200 ou 300 pieds. L'entrée est étroite. C'est un port magnifique pour les navires océaniques. Le roc s'élève abruptement sur les deux côtés jusqu'à une hauteur de cent pieds. Il n'est pas possible qu'un vaisseau en soit chassé par le vent. La position respective des rochers qui encaissent le chenal du port fait de l'intérieur un plan incliné qui offre aux vaisseaux une entrée aussi sûre qu'il est possible de l'imaginer. Cette entrée a une longueur d'un quart ou d'un demi-mille. Immédiatement en dehors du port, nous nous trouvons en plein océan et en eau profonde.

M. Tyrrell s'est trouvé à Churchill dans les automnes de deux années, vers les mois d'octobre et de novembre. Il y est arrivé, une année, le 15 octobre, et il y a passé une partie du mois de novembre. Dans un de ses rapports il dit qu'il se procura un tableau indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation. Ce tableau fut tiré des registres de la compagnie de la baie d'Hudson tenus à Churchill.

L'honorable M. FERGUSON : Je crois devoir faire remarquer à l'honorable sénateur de Saskatchewan (l'honorable M. Davis) qu'il a trouvé dans un rapport de N. Gordon que les bancs de glace venaient par le chenal de Fox. Cependant, l'année qui suivit immédiatement la publication de ce rapport, M. Gordon a rectifié cette opinion, en déclarant qu'il s'est trompé sur ce point, et il ajoute qu'aucun banc de glace ne descend par ce chenal—les bancs de glace nous venant *viâ* l'Atlantique.

L'honorable M. DAVIS : J'ai compris que ces bancs de glace étaient charriés par la marée de l'Atlantique. M. Gordon nous donne l'état de la température du 8 et du 9 septembre, à Churchill, qu'il représente comme ayant été magnifique. Dans plusieurs occasions, au cours de discussions sur ce sujet dans le Sénat, l'on a prétendu que les détroits étaient sans cesse enveloppés dans un brouillard si épais qu'il était impossible d'y naviguer ; que les tempêtes de neige qui s'abattaient aussi sur ces détroits étaient un autre obstacle rendant la navigation impossible. Pour faire justice de cette fausse opinion, je soumets le tableau ci-dessous :

	Détroit de Belle-Ile.	Détroits d'Hudson.
Nombre de jours durant lesquels il y a eu du brouillard..	13	9
Nombre d'heures approximatif de la durée des brouillards..	220	102

	Détroit de Belle-Ile.	Détroits d'Hudson.
Jours de neige..	0	4
Jours durant lesquels la vitesse du vent a excédé 25 milles à l'heure sans atteindre 40 milles.	6	5
Jours durant lesquels la vitesse du vent a excédé 40 milles à l'heure..	2	1

Le mois d'août fournit aussi des chiffres favorables aux détroits d'Hudson—le tableau ci-dessus indiquant seulement six jours de brouillard dans le détroit de Belle-Ile, et le nombre total des heures de durée des brouillards ayant été respectivement de 102 dans les détroits d'Hudson, contre 220 dans le détroit de Belle-Ile.

Puis, si l'on ajoutte la durée des tempêtes de neige—soit 19 heures—au nombre d'heures de durée des brouillards, le résultat est encore favorable.

Le nombre des coups de vent est aussi de six dans le détroit de Belle-Ile contre cinq dans les détroits d'Hudson, et les fortes tempêtes de vent sont au nombre de deux dans le détroit de Belle-Ile contre une seule dans les détroits d'Hudson.

La comparaison suivante a été faite pour le mois de septembre entre la station n° 1 à Cape-Chudleigh et Belle-Ile.

	Détroit de Belle-Ile.	Détroits d'Hudson.
Nombre de jours durant lesquels il y a eu du brouillard..	7	4
Nombre d'heures approximatif de la durée des brouillards..	82	34
Jours de neige..	2	8
Jours durant lesquels la vitesse du vent a excédé 25 milles à l'heure sans atteindre 40 milles.. ..	4	5
Jours durant lesquels la vitesse du vent a excédé 40 milles à l'heure.. ..	11	3

Les jours durant lesquels la neige est tombée sont entrés comme " jours de neige ", bien qu'il soit tombé de la pluie et de la neige durant ces jours.

Ainsi, sous le rapport de la température, les détroits d'Hudson, pour la navigation—en août et septembre, se comparent avantageusement avec le détroit de Belle-Ile—puisqu'il y a eu, durant ces deux mois, onze fortes tempêtes dans Belle-Ile contre trois dans les détroits d'Hudson, et que le nombre de brouillards a été dans Belle-Ile plus que le double de celui des brouillards dans les détroits d'Hudson.

La température moyenne au Cape-Chudleigh, pendant le mois d'oût, a été de 29 degrés et de 49:67 degrés dans le détroit de Belle-Ile; puis dans le mois de septembre, la température.. à Cape-Chudleigh, a été de 32:76 degrés, et à Belle-Ile de 43:1 degrés.

Ce qui précède fait voir qu'une tempête a duré trois jours, savoir, le 3, le 4 et le 5, et qu'il y a eu deux jours de brouillard. Le, 14, le brouillard dura de 9 heures a.m. à près de 7 heures p.m.; puis recommença, dans la matinée du 15, et il fut épais jusqu'à 3 heures p.m.

La température de la surface de l'eau au large de Belle-Ile, le 25 juillet, était de 41.6 degrés, et cette température, à mesure que nous avancions vers le nord, a baissé graduellement jusqu'à 34:7 degrés, le 4 août, au large de l'entrée des détroits d'Hudson.

Au cours du voyage fait vers le nord les températures étaient : Au large des districts d'Hudson, et en face de Belle-Ile, de 32:5 degrés ; mais à quelque distance vers l'Est, la température était de 36 degrés, le 9 octobre.

Dans le détroits d'Hudson, la température moyenne à la surface de l'eau, d'après les expériences faites pendant que le vaisseau était en pleine mer, était, lors de la course faite vers l'ouest, de 32:9 degrés—la plus haute moyenne, durant une journée d'observation—étant de 33:3 degrés, et la plus basse étant de 32:6 degrés. Durant le voyage de retour, la plus basse moyenne de chaque jour fut de 31:8 degrés et la plus haute, de 33 degrés. Les plus hautes températures ont été dans chaque cas, observées à l'extrémité orientale des détroits ,et les plus basses l'ont été au large de l'île Nottingham.

Dans la baie, les températures à la surface de l'eau ont beaucoup varié selon les positions géographiques—ayant été de 39:4 degrés au large de l'île Marble; de 41 degrés au large du Cap Churchill ; de 39:7 degrés à environ 100 milles, au nord-est de York-Factory—la température ayant été observée pendant que le navire à vapeur traversait au Cap Digges; et de 36 degrés au large de l'extrémité méridionale de l'île Mansfield.

Je lirai maintenant à la Chambre une courte compilation de faits et de conclusions tirés de différents rapports depuis 1861 par le capitaine J. E. Bernier, commandant du vaisseau du gouvernement fédéral l' " Arctic ". Cette compilation a été déposée devant le gouvernement, en 1908, et se lit comme suit :

1861.—Octobre 17.—Le capitaine Buddington, à bord du " George Henry ", fut enfermé dans le port Rescue.

1879.—Novembre 4.— capitaine Spicer, à bord du baleinier l' " Era ", fut enfermé dans le port de New Gummuite, justement en dehors de North Foreland.

— .—Le capitaine Adams qui a voyagé dans ces régions sur plusieurs vaisseaux, dans le cours de trente-cinq ans, dit que le détroit d'Hudson est navigable pendant quatre mois par année, en chiffres ronds.

1884 et 1885.—Le commandant A. R. Gordon, du steamer " Alert ", est d'opinion que le détroit est navigable durant quatre mois de chaque année—à partir de juillet jusqu'au mois d'octobre inclusivement.

1885.—Novembre 4.—Le capitaine Glisby, à bord du baleinier " Era ", fut enfermé par la glace dans le port New Gummuite.

— .—Octobre 15.—Le capitaine Charles Smith, de Dundee, à bord du bateau à vapeur " Esquimault ", partit de Cumberland-Sound, lors de son voyage de retour, et il fut obligé de traverser un champ de glaces couvrant 150 milles d'étendue, qu'il avait rencontré près du promontoire, avant de pouvoir déterminer sa course vers le nord de l'Ecosse.

1897.—Octobre 30.—Le commandant Wakeham, à bord du steamer " Diana ", dans l'embouchure du détroit d'Hudson, rapporte qu'à cette date, l'embouchure du détroit était libre de glace ; mais il ajoute qu'il neigeait alors et que la glace n'était pas éloignée.

1897.—Le capitaine E. B. Fisher, rapporte qu'il avait visité le détroit et la baie plusieurt fois, à bord de différents vaisseaux depuis 1864, et qu'à son avis le détroit est navigable pendant trois ou trois mois et demi, chaque année, pour les steamers engagés dans le commerce.

1904 et 1905.—Le commandant A. P. Low, du steamer " Neptune ", dit que la période durant laquelle les steamers ordinaires en fer peuvent navigueur sûrement dans le détroit et la baie d'Hudson jusqu'au port Churchill peut être considérée comme s'étendant du 20 juillet au 1er novembre. Cette période pouvant être allongée sans courir un grand risque, d'une semaine, environ, au commencement de la saison, et d'une couple de semaines, peut-être, à la clôture.

1905 et 1906.—M. Beach qui a vécu à Churchill pendant deux ans et qui est revenu récemment, ici, après avoir fait une visite a Winnipeg, rapporte qu'en 1905, un steamer partit de Churchill le 24 octobre, se rendit à Saint-Jean de Terreneuve dans l'espace de onze jours.

Les détroits s'étaient trouvés libres de glace jusqu'à cette date. La baie est ouverte durant toute l'année, et elle l'était quand il la quitta le 3 janvier.

1905, 1906 et 1907.—Octobre 16.—Le capitaine I. G. Bernier, du steamer du gouvernement l'" Arctic ", est arrivé à Fullerton à cette date; il n'a vu aucun champ de glace dans le détroit, si ce n'est une couple de banquises. Il n'y avait aucune glace dans la baie, et la glace, dans le port de Fullerton, n'avait que quatre pouces d'épaisseur. Dans le printemps de 1905, nous quittâmes, dit le capitaine, le port de Fullerton, vers le 5 juillet, et nous rencontrâmes un champ de glace au large de Churchill à soixante milles au nord. Un fort steamer eût pu le traverser et entrer dans le port de Churchill. Durant le mois d'octobre 1907, aucune glace n'était visible dans le détroit. Nous vîmes l'île Résolution, le 7 octobre. La date moyenne de la clôture de la navigation à cet endroit est à peu près le 1er novembre, tandis que la date moyenne de l'ouverture de la navigation au port Churchill est vers le 15 juillet. Un steamer peut certainement naviguer sur le détroit pendant que la glace bordant la terre est encore ferme dans les baies et ports.

Déductions.—La date moyenne de la clôture de la navigation à l'entrée orientale du détroit d'Hudson—si l'on tient compte des opinions ci-dessus, peut être fixée vers les derniers jours d'octobre.

La raison et la cause de la clôture de la navigation est due à la dérive des glaces sur la côte à l'entrée du détroit d'Hudson. Cette dérive est causée par le courant artique qui pénètre partiellement sur le côté septentrional du détroit et obstrue partiellement la côte du Labrador. Ce fait est bien établi si l'on en juge par les glaces qui s'accumulent dans les ports septentrionaux, et le port Burwell à l'entrée du détroit, tandis que la partie occidentale du détroit et de la baie est libre de glace. Il est bien établi que la baie d'Hudson, elle-même, ne gèle jamais, si ce n'est un certain bordage de glace de quelques milles de largeur, le long de la terre, autour de la baie.

Le port Churchill est souvent ouvert dans les premières semaines de novembre, et il pourrait être aisément tenu ouvert permanemment avec un bateau brise-glace, si on le voulait. Avec une assistance convenable donnée à la navigation le danger que court celle-ci, durant l'automne, ne serait pas aussi grand qu'il l'est actuellement. Avec une station de télégraphie sans fil établie à l'entrée de la baie d'Hudson, l'ouverture de la navigation pourrait avoir lieu dans la première semaine de juillet en faisant connaître aux capitaines de steamers quel côté du détroit est libre de glace et navigable. De cette manière, les capitaines perdraient moins de temps au commencement de juillet. Il n'y a aucun doute que le détroit ne soit navigable durant quatre mois de l'année avec des steamers convenables; que la baie d'Hudson ne soit elle-même navigable pendant un mois de plus et, bien qu'un grand champ de glace formé par les glaces du bordage durant l'année s'y trouve alors, un steamer convenable pourrait atteindre Churchill en traversant cette glace.

J. E. BERNIER,
Commandant du steamer du gouvernement l'" Arctic ".

Tel est le rapport du capitaine Bernier et qui est en même temps le plus récent. Ses renseignements vont jusqu'à la présente année, et ce capitaine est d'avis, après avoir passé deux ans dans les eaux de la baie d'Hudson, qu'au moins durant quatre mois de l'année cette baie et les détroits qui y conduisent sont navigables.

Il m'est inutile d'entasser une plus grande masse de faits et de témoignages. Tout ce que nous prétendons, c'est que la baie d'Hudson et ses détroits sont navigables pendant quatre mois de l'année.—c'est-à-dire, pendant une partie du mois de juillet et pendant tous les mois d'août, de septembre et d'octobre. Or, avec quatre mois de navigation, nous serions en état de transporter par cette voie, en Europe, la plus grande partie du bétail et du grain exportés de l'ouest, et la balance pourrait être retenue à Churchill. Si vous prenez en considération le fait que l'économie à réaliser sur un fret de vingt millions de boisseaux de blé, est de trois millions de dollars, vous pouvez juger immédiatement de l'importance qu'aurait cette route pour les producteurs de l'ouest. L'entreprise que je suggère ne serait pas dispendieuse. Il ne s'agit que d'un chemin de fer de 470 milles de longueur à construire à travers une contrée n'offrant aucune difficulté sérieuse, et le coût de ce chemin ne dépasserait pas vingt-cinq ou trente mille dollars le mille.

Si le gouvernement se chargeait de cette entreprise, il pourrait probablement le faire sans obérer beaucoup le pays. Le chemin de fer " Canadian Northern " atteint aujourd'hui, un endroit situé à 250 milles plus près de la baie d'Hudson que ne l'est tout autre point atteint jusqu'à présent par les autres chemins de fer, et il est probable qu'il sera prolongé à partir du Pas—son terminus actuel—jusqu'à la baie d'Hudson. Nous avons accordé à la compagnie de ce chemin une énorme subvention en terres pour cette fin, et elle devrait continuer maintenant sa voie ferrée comme je viens de le dire. Les chambres de commerce ont toutes faites des instances auprès du gouvernement pour l'engager à se charger du projet que je suggère maintenant. Les habitants des trois provinces de l'ouest ont également demandé que ce chemin fût entrepris immédiatement. Les provinces de l'ouest pourraient, sans doute, le construire elles-mêmes ; mais elle le considèrent comme étant une grande entreprise nationale, et elles sont, par suite, d'avis que cette entreprise doit être exécutée par le gouvernement fédéral lui-même. Il y a, je le sais, de la jalousie dans les anciennes provinces, parce que quelques-uns croient que cette route de la baie d'Hudson pourrait détourner le trafic des routes maintenant ouvertes. Ces personnes craintives devraient comprendre qu'il est impossible de faire passer tout le trafic du pays devant leurs propres portes. Notre devoir est d'insister sur l'ouverture des meilleures routes possibles, sans s'arrêter à toute autre considération, et je suis d'avis que la route de la baie d'Hudson—si vous prenez en considération le fait qu'elle ne sera pas seulement une route employée au transport des produits, mais aussi un chemin de colonisation—mérite l'attention favorable du public canadien, et j'espère que le gouvernement verra à ce que des mesures soient prises dans un prochain avenir pour assuser l'exécution de ce projet.

L'honorable M. FERGUSON : Je n'ai pas l'intention d'ajouter beaucoup de choses aux observations faites par mon honorable ami, l'honorable sénateur de Prince-Albert, ou de discuter longuement le présent sujet. Il l'a été déjà l'année dernière. Cette question fut alors soulevée par moi-même, et je m'étendis un peu longuement sur ce sujet. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit l'année dernière, devant la Chambre, et je veux simplement appeler l'attention sur une correspondance relative à cette question et dont Son Excellence le gouverneur général a pris l'initiative. J'ai obtenu la permission de me servir du nom de Son Excellence pour ce qui concerne cette correspondance. Au cours du débat sur cette question, l'année dernière, quelques exemplaires de ce débat furent adressés par Son Excellence à une très riche compagnie de constructeurs, de Newcastle, sur la Tyne. Le chef de cette compagnie était alors feu sir John D. Milburn. Son Excellence reçut une réponse de ce dernier, et comme j'avais pris la principale part à la discussion de ce sujet dans le Sénat, la réponse reçue par Son Excellence me fut communiquée, avec la permission de Son Excellence de me servir de son nom si je me mettais en communication avec sir John Milburn relativement à cette question. Je lirai d'abord ma lettre à sir John Milburn et ensuite sa réponse. Elles sont ainsi conçues :

Tulloch avenue,
Marshfield, île du Prince-Edouard,
13 mai 1907.

Cher sir John Milburn,—Son Excellence, le gouverneur général du Canada, m'a communiqué la substance de la recente lettre que vous lui avez adressée relativement à la navigation de la baie d'Hudson, et elle m'a très obligeamment autorisé à me servir de son nom en me présentant à vous.

Comme Son Excellence m'informe que vous êtes engagé dans le commerce maritime de la Baltique, dans lequel il est nécessaire de se servir de steamers spécialement construits pour lutter contre la glace, votre expérience serait sans doute des plus précieuses à consulter pour l'étude des mesures à prendre dans le but de développer un commerce de grain et de bestiaux avec la Grande-Bretagne par la baie et les détroits d'Hudson.

Considéreriez-vous la courte durée de la saison de navigation—qui est de trois ou quatre mois—ou la présence, durant cette saison, dans une partie des détroits, de glaces détachées et désagrégées comme étant des difficultés insurmontables dans l'opinion des propriétaires des navires?

Bref, ajouterai-je, les steamers que le gouvernement canadien a envoyés en différents temps pour faire des explorations, n'ont été aucunement retardés par la glace durant la saison de navigation que j'ai mentionnée.

Un chemin de fer construit à partir de tout point central du territoire à blé s'étendant de Winnipeg à Vermillion, sur la rivière de la Paix, jusqu'au port de Churchill, aurait une longueur de 800 milles.

Une ligne de chemin de fer reliant l'extrémité orientale du territoire à blé avec Churchill est déjà à moitié construite.

Il n'y a aucun doute sur la possibilité de construire un chemin de fer jusqu'à Churchill, vu que tout le territoire à traverser est plus ou moins propre à l'agriculture et plus ou moins couvert de forêts, si ce n'est une étendue de moins d'une centaine de milles en approchant de Churchill.

Le port de Churchill est excellent et les possibilités, de l'arrière pays—sous le rapport de la production des céréales et du bétail, sont tout simplement énormes,

La solution de ce grand problème dépend de la praticabilité de la navigation dans les détroits d'Hudson.

Je vous aurai de grandes obligations de tout renseignement que vous serez assez bon de me fournir.

Je suis votre tout dévoué,
(Signé) D. FERGUSON.

Milburn-House, Newcastle sur la Tyne,
20 juin, 1907.

Cher M. Ferguson,—Veuillez me pardonner le retard que j'ai apporté à répondre à votre lettre du 18 ultimo; mais je me suis trouré quelque peu surmené, et je me suis éloigné de chez moi pour chercher du changement et du repos.

J'ai eu le plaisir de voir le Gouverneur général pendant sa rapide visite en Angleterre. J'approuve tout à fait les efforts que vous faites pour ouvrir ce qui doit être considéré comme la route la plus directe et la plus économique pour le transport des produits de l'Ouest. J'ai eu pareillement l'avantage de parcourir certains débats du Sénat canadien au sujet de la route de la baie d'Hudson, et je suis heureux de constater que cette question a été soulevée par vous-même. Lord Grey a été en outre, assez bon de me fournir un intéressant livre qui raconte les diverses explorations faites dans le détroit et la baie d'Hudson.

Quant à ce qui concerne la question que vous m'avez posée, je crois pouvoir dire brièvement que les steamers employés au transport du fret sont aujourd'hui construits autrement qu'on les construisait autrefois, lors des débuts de la navigation à la vapeur. A cette première période de l'âge de fer de la navigation, les plaques étaient bien plus épaisses que ne le sont aujourd'hui, les plaques d'acier, et nous, propriétaires de navires à vapeur, ne songions aucunement que nos vaisseaux seraient bloqués par la glace dans aucun port de la Baltique, notamment à Cronstadt, et que nos vaisseaux seraient obligés de se frayer un passage à travers la glace—l'un d'eux assistant l'autre en ouvrant le premier un passage de quelques verges d'étendue, à travers une glace épaisse. Je suis d'avis, cependant, que pour opérer de cette manière avec les steamers modernes construits en acier, c'est-à-dire sans l'assistance de brise-glace, il serait nécessaire de fortifier la proue en la recouvrant de plaques doubles à partir de celle-ci jusqu'à une certaine distance, le long de la coque. L'angle de l'avant devrait être court et rempli à l'intérieur d'une espèce de ciment composé légèrement d'asphalte ou de caoutchouc—ce qui préviendrait l'avant de prendre eau sous le choc des collisions avec une glace modérément épaisse. Je suis, toutefois, d'avis qu'avant que la navigation sur la baie d'Hudson devienne un succès au point de vue commercial, il faudrait s'entendre avec les compagnies d'assurance maritimes sur les taux qu'elles imposeraient sur les cargaisons assurées par elles. Si ces compagnies ne reconnaissent pas la sûreté de la route, elles imposeront des taux sur le fret océanique proportionnés aux risques extraordinaires qu'elles croiront assumer. Je suis d'avis que les assureurs, après avoir parcouru les rapports des explorateurs de la baie et du détroit d'Hudson, redouteront plus les brouillards et les écueils—qui, en réalité, sont un ennemi plus dangereux à la navigation sur les côtes de la mer—que les risques de la glace.

Personnellement, je suis un ferme partisan de la route de la baie d'Hudson, et j'entrevois le jour—non éloigné, du moins je l'espère—où l'immense richesse du Canada pourra se déverser en Europe par la voie de la baie d'Hudson—qui est sa route naturelle.

Je suis heureux de me trouver en correspondance avec vous, et serai très content d'apprendre que votre projet est en bonne voie de se réaliser.

Croyez moi,
Votre tout dévoué,
(Signé) JOHN D. MILBURN.

L'hon. D. Ferguson,
Tulloch avenue,
Marshfield, île du Prince-Edouard.

Je puis ajouter que, à peu près trois semaines après m'avoir écrit cette lettre, sir John Milburn est mort. Dans sa lettre il me parle du surmenage dont il souffre; puis de s'être absenté pour se reposer, et il est mort quelques semaines après avoir écrit la lettre que je viens de lire. Cette mort est d'autant plus regrettable pour nous, selon moi, que la compagnie dirigée par sir John D. Milburn était, d'après mes renseignements, l'une des plus riches et l'une des plus heureuses dans l'industrie de la navigation sur les mers septentrionales de l'Europe, et que son intention était de s'occuper très sérieusement de la navigation dans la baie d'Hudson. Il était prêt—quelles que soient les intentions actuelles de sa compagnie—à s'engager dans l'industrie du transport des produits de l'ouest par la route des détroits et de la baie d'Hudson.

L'honorable M. POWER : Je propose que le débat soit ajourné jusqu'à vendredi prochain.

La motion est adoptée.

COMMISSION ROYALE DES GRAINS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. PERLEY demande :

A quelle date la commission royale des grains a-t-elle commencé ses travaux, et à quelle date les a-t-elle terminés?

L'honorable M. SCOTT : Sa première séance a été tenue le 29 août 1906. La dernière partie du rapport et des témoignages a été reçue le 6 décembre 1907.

CAPITAL-ACTIONS DE LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande :

Quand le gouvernement pense-t-il pouvoir mettre sur le bureau de cette Chambre les documents suivants dont la production a été ordonnée pendant la présente session, aux dates ci-après mentionnées?

(a) Les détails demandés au sujet de la souscription additionnelle de $200,000 au capital-actions de la compagnie du pont et de chemin de fer de Québec—29 janvier,

(b) L'état indiquant les sommes payées à M. Siméon Delisle—30 janvier.

(c) L'état des sommes dépensées au quai de Deschambault—4 février.

L'honorable M. SCOTT : On me dit que le ministère des Finances prépare actuellement la réponse à la question posée par le paragraphe (a), et qu'elle ne sera pas prête probablement, avant une semaine ou une dizaine de jours.

Quant à la deuxième question, je ne suis aucunement renseigné sur ce sujet. Des réponses ont été reçues du vérificateur général, du ministère de la Marine et des Pêcheries et de quelques autres ministères. Quant à la question du paragraphe (c), une partie des papiers devant compléter la réponse sont entre les mains du comité des comptes publics de la Chambre des communes. Il est conséquemment impossible de produire cette réponse avant que ces papiers soient renvoyés au ministère des Travaux publics.

MARQUE DE L'OR ET DE L'ARGENT (BILL).

PREMIERE LECTURE.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je présente le bill (CC) intitulé: Loi modifiant la loi de la marque de l'or et de l'argent.

Je tiens à dire comme explication à mes honorables amis de la gauche que le présent bill propose simplement de proroger le délai alloué pour l'entrée en vigueur de la loi en existence. Le délai pour cette entrée en vigueur étant sur le point d'expirer d'après la loi primitivement adoptée, je me propose de demander demain, lorsque le bill sera imprimé, que le règlement soit suspendu pour ce qui concerne ce bill. Je puis ajouter que la raison du présent bill, c'est d'abord, parce que les diverses parties intéressées avaient toutes donné leur adhésion à la loi adoptée l'année dernière. Depuis et avant que cette loi ait été mise en vigueur, certaines difficultés se sont présentées à leur esprit, et elles demandent aujourd'hui, qu'un certain nombre d'amendements soient présentés. Dans ces circonstances, il me paraît être de l'intérêt du commerce—savoir, des fabricants, des marchands en gros et des détaillants—qu'un délai leur soit accordé pour étudier ces amendements qui, me dit-on, sont passablement nombreux. C'est pourquoi la suspension de la loi actuelle est demandée par le gouvernement. Tel est le seul objet du présent bill, qui est de suspendre la loi actuelle pendant une autre année.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami peut-il dire si le gouvernement a l'intention de présenter un autre bill concernant les amendements auxquels on a fait allusion au cours de la présente session ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui, si les parties intéressées peuvent s'entendre entre elles. D'après ce que l'on me dit, l'on supposait que les parties intéressées s'accordaient entre elles, lorsque la loi actuelle a été présentée, et je crois que les deux Chambre ont voté cette loi parce qu'elles croyaient à l'existence de cette entente.

L'honorable M. FERGUSON : Les deux Chambres savaient que les parties intéressées ne s'accordaient pas entre elles.

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Elles ont fini par le savoir. Je ne fais que soumettre les explications que le ministère m'a données, le ministère chargé de cette législation. Les parties intéressées désirent maintenant que certains amendements soient proposés, et le gouvernement tient, de son côté, à étudier l'opportunité de ces amendements, et s'il peut ensuite, arriver à une certaine conclusion, il présentera des amendements à la loi. Dans l'intervalle, tout ce qui est présentement demandé est la suspension de la

loi actuelle, afin que la question de la marque de l'or et de l'argent reste dans le statu quo pour le présent. Mais la loi actuelle n'est pas encore entrée en vigueur.

L'honorable M. LOUGHEED : Elle ne peut entrer en vigueur que sur un arrêté du conseil.

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Elle ne devait être mise en vigueur que par proclamation, si ma mémoire est fidèle.

L'honorable M. SCOTT : La loi adoptée, l'année dernière, devait entrer en vigueur le 13 mars 1908. On présumait qu'avant cette date, une nouvelle législation sur le même sujet serait proposée Mais le temps qui reste à courir avant la date que je viens d'indiquer n'étant pas assez long pour adopter cette législation, il est en conséquence proposé de proroger le délai accordé l'année dernière, au 13 mars 1909. Dans l'intervalle, durant la présente session, ou lors de la session prochaine, un bill pourra être présenté.

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Il n'est pas probable que rien ne soit fait durant la présente session.

Le bill est lu une première fois.

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose donc la suspension des règles 23 (f), 24 (a, b et c), et la règle 63, afin que le présent bill soit lu la deuxième fois demain.

L'honorable M. FERGUSON : Je me souviens que la loi en question fut adoptée par le Sénat il y a deux ans. Elle est revenue devant la Chambre, l'année dernière, et un effort fut fait pour la modifier au sujet du degré de fin d'un carat d'or. Le bill fut renvoyé à la Chambre des communes, où il fut discuté très longuement, et ultérieurement, en vertu d'un compromis, la loi fut adoptée, mais ne devait entrer en vigueur que le 13 mars 1908. Ceux qui s'opposent fortement au présent bill sont évidemment appuyés sur des influences, et leur objet—je le présume, du moins—est de recommencer la bataille contre toute cette législation. Je n'ai pas l'intention de m'opposer à ce bill ; mais je crois être dans le vrai dans ce que je viens de dire.

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je suis informé que toutes les parties intéressées—je veux parler des intérêts manufacturiers et des intérêts des marchands en gros et en détail—sont d'avis que la loi doit être modifiée. Elles ne sont pas, toutefois, entièrement d'accord sur la nature de la modification à proposer ; mais elles reconnaissent que des amendements devraient être adoptés avant que la loi entre en vigueur.

L'honorable M. GIBSON : Il me sera permis de dire un mot au sujet du présent bill, parce que j'étais moi-même chargé de l'amendement proposé, l'année dernière, et mon honorable ami, l'honorable sénateur de l'Ile du Prince-Edouard, a appelé avec raison l'attention de la Chambre sur ce qui a été fait l'année dernière. La loi fut renvoyée du Sénat à la Chambre des communes, et comme l'honorable sénateur de Marshfield l'a très bien fait remarquer, elle fut discutée dans la Chambre des communes pendant plusieurs jours, dans le but de résoudre la difficulté soulevée par les intéressés. Finalement, comme l'honorable sénateur l'a dit, il fut décidé que le bill adopté n'entrerait pas en vigueur immédiatement. Cette entrée en vigueur fut renvoyée à la date mentionnée par l'honorable secrétaire d'Etat, c'est-à-dire, le 13 du présent mois. Un comité représentant les intérêts du commerce de gros, et un comité représentant le commerce de détail furent nommés par les diverses branches de commerce, et ces comités sont arrivés à une conclusion; mais il reste un point sur lequel l'entente n'est pas encore conclue. Il s'agit de savoir lequel de ces deux titres sera adopté, le titre de neuf carats, ou le titre de dix carats. Pendant la durée de la suspension du bill adopté l'année dernière, les parties intéressées se sont très sérieusement occupées de la nouvelle législation à proposer ; mais le temps qui leur reste avant le 13 mars courant, est trop court pour leur permettre de soumettre un bill amendant la loi. C'est pourquoi l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie a demandé une prorogation de délai, ou une nouvelle date de l'entrée en vigueur de la loi, afin que cette loi reste dans le statu quo pendant une autre année. Je me crois obligé de donner les présentes explications à la Chambre.

L'honorable M. LANDRY : Quelles sont les règles que vous voulez suspendre ?

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Les règles 23 f ; 24 a, b et c, et 63.

L'honorable M. LANDRY : La règle 24 c n'a rien à faire avec le présent bill. Cette règle s'applique à un bill d'intérêt privé. D'après ce que je comprends l'on nous demande de suspendre cette règle afin de permettre que le présent bill soit lu la deuxième fois, demain.

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui.

Le PRESIDENT : Il n'est pas nécessaire de suspendre pour le moment d'autre règle que celle n° 23. L'honorable ministre désire-t-il suspendre les autres règles pour les autres procédures ?

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je désire faire suspendre les règles pouvant entraver l'avancement du bill à toutes ses phases.

Le PRESIDENT : Si cette règle est suspendue pour permettre que la deuxième lecture du bill soit fixée à demain, la motion demandant la suspension des autres règles pourra, je suppose, être faite demain, si la chose est nécessaire.

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Oui. Je propose, donc, que la règle 23 f soit suspendue en tant qu'elle se rapporte au présent bill.

La motion est adoptée.

POINT D'ORDRE.

DECISION DU PRESIDENT.

Le PRESIDENT : Sur la motion faite par l'honorable sénateur de Stadacona :

Que dans l'opinion du Sénat, les limites du Manitoba, Ontario et Québec devraient être étendues au nord de façon que chacune de ces provinces ait pour limites au moins le soixantième degré de latitude.

L'honorable sénateur de Victoria a prétendu que cette motion s'écartait du règlement parce qu'elle anticipait un bill que le gouvernement a annoncé dans le discours du Trône comme faisant partie de sa politique.

L'honorable sénateur de Stadacona (l'honorable M. Landry) a cité un certain nombre de précédents tirés de la procédure de la Chambre des communes d'Angleterre, et tendant à établir qu'en vertu des règles de cette Chambre un point d'ordre de cette nature ne peut être soulevé lorsqu'il n'y a pas déjà sur l'ordre du jour une motion ou un avis de motion. Ces précédents font voir exactement la pratique suivie en Angleterre.

Mais si le Sénat, ici, n'a pas dans son propre règlement une règle spéciale pour une certaine matière, il doit suivre la règle ou la pratique suivie en pareil cas par la Chambre des Lords. Celle-ci n'a pas de règle particulière sur le sujet dont il s'agit, ici, présentement et je n'ai pu trouver aucun précédent dans la procédure de la Chambre des Lords.

La pratique suivie par le Sénat, ici, pour la présentation de bills diffère de celle de la Chambre des communes d'Angleterre et aussi de celle de notre propre Chambre des communes où les bills ne peuvent être présentés qu'après avoir donné avis de motion demandant la permission de faire cette présentation, et cet avis donné empêche tout autre membre de provoquer un débat sur la matière à laquelle se rapporte le bill ou l'avis. Les règles du Sénat sont différentes. Les bills, ici, n'apparaissent sur l'ordre de nos travaux que lorsqu'ils sont inscrits pour leur deuxième lecture.

Or, puisque la grande majorité des bills publics prennent naissance dans la Chambre des communes et n'arrivent sur le bulletin des ordres du jour du Sénat que lorsqu'ils y sont inscrits pour leur deuxième lecture, serait-ce conforme à la saine pratique parlementaire de prétendre que les bills présentés dans les Communes puissent être discuté, ici, avant que ces mêmes bills soient régulièrement déposés devant nous ? Serait-ce, dans le même ordre d'idée, procéder régulièrement que de permettre ainsi une discussion anticipant l'un des projets de loi les plus importants annoncés dans le discours du Trône, c'est-à-dire, officiellement promis par les membres du Conseil privé ? Je ne le crois pas.

Comme les bills nous sont soumis sans avis préalable, et comme la majorité de ces bills ne nous arrivent qu'après avoir passé par les Communes, et durant la dernière période de la session, je suis d'avis que la déclaration officielle d'un ministre de la couronne portant qu'un certain bill sera présenté au parlement, devrait être considérée comme un avertissement devant

empêcher tout simple membre du parlement de prendre l'initiative de ce bill.

Le manuel de procédure parlementaire de Marshall, cité par l'honorable sénateur de Stadacona, me paraît être de cette opinion quand il dit : " Une motion est hors d'ordre si elle anticipe toute affaire dont avis public a été donné dans la Chambre quand les avis sont donnés, ou si elle anticipe un avis de motion pour laquelle aucun jour n'a été fixé sur le feuilleton des avis.

Je dois avouer, néanmoins, que n'ayant pu trouver aucun précédent dans la procédure de la Chambre des Lords, ni dans notre propre procédure, ici, il me répugnerait quelque peu d'établir sur le présent sujet une règle dont le besoin s'est rarement fait sentir, depuis 1867, s'il s'est jamais fait sentir.

J'ai décidé, le 18 février dernier, que, lorsqu'un ministre de la couronne déclare qu'un bill promis dans le discours du Trône sera présenté au parlement, une motion portant sur le même sujet devrait être retirée ou ajournée. Je suis encore de cet avis, mais je crois qu'il convient mieux que le Sénat dispose, lui-même, de ces questions ; ou qu'il ajourne ces motions ou débats anticipant nécessairement un bill de ce genre.

Pour ces raisons je déboute le point d'ordre.

L'honorable M. LANDRY : Pour ce qui regarde la décision du président, je crois que l'avis de motion devrait paraître dans le feuilleton des avis, et que la Chambre pourrait prendre ensuite l'attitude qu'elle jugera à propos de prendre lorsque la motion sera appelée selon le cours régulier de la procédure. Mon avis de motion apparaît dans le rapport de nos délibérations du 27 janvier.

L'honorable président a maintenant donné sa décision ; mais, je suppose qu'elle ne tuera pas ma motion, et que celle-ci sera inscrite à sa propre place dans l'ordre du jour de demain.

L'honorable M. SCOTT : Je ne désire exprimer aucune opinion sur le sujet, et j'espère que la Chambre en disposera indépendamment de tout ce que j'ai pu dire déjà.

L'honorable M. LANDRY : Je ne veux provoquer aucune discussion sur cette motion. Il ne s'agit que d'une simple affaire de procédure.

Le PRESIDENT : L'avis de motion devra être maintenu sur le feuilleton, afin qu'il puisse trouver sa place, demain, parmi les avis de motion.

RAPPORT DU PONT DE QUEBEC.

L'honorable M. LANDRY : Avant que les ordres du jour soient appelés, je voudrais savoir du gouvernement si le rapport de la commission nommée pour faire une enquête sur l'accident arrivé au pont de Québec sera déposé sur le bureau du Sénat ?

L'honorable M. SCOTT : Il a été déposé sur le bureau de la Chambre des communes et je ne puis dire si une autre copie de ce rapport a été faite ou non.

L'honorable M. LANDRY : Serais-ce me montrer trop exigeant en demandant qu'une copie de ce rapport fût également fournie au Sénat ?

L'honorable M. SCOTT : Le rapport n'a pas encore été imprimé, et je crois qu'il n'en existe qu'une copie.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose qu'il sera imprimé immédiatement ?

L'honorable M. SCOTT : Il le sera, sans doute, aussitôt que possible, et des exemplaires seront distribués aux sénateurs.

TROISIEME LECTURE.

Les bills suivants sont lus une troisième fois :

Bill (28) intitulé: Loi modifiant la loi des droits d'auteur.—L'honorable M. Power.

Bill (46) intitulé: Loi concernant la compagnie dite " The Cumberland Railway and Coal Company " telle qu'amendée.—L'honorable M. Power.

LOI DE NATURALISATION.

La Chambre se forme en comité pour l'examen du bill (W) intitulé : " Loi modifiant la loi de naturalisation ".

(En comité.)

Article 1,

L'honorable M. SCOTT : Le premier article de ce bill est justement conforme à l'intention qu'avait le parlement en édictant la loi de naturalisation actuelle.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Toutes les classes de personnes étrangères, immigrées en Canada, peuvent-elles obtenir leur naturalisation en Canada ? Des Japonais ont fait l'acquisition de vastes étendues de terrain près de l'Alberta, où ils vont s'engager dans l'industrie de l'élevage de bestiaux. Ils demanderont, peut-être, des lettres de naturalisation pour devenir des sujets britanniques. Un cas de ce genre s'est produit à Vancouver où treize Japonais ont demandé des lettres de naturalisation, et on les leur a refusées. Que l'on ait eu le droit ou non de refuser ces lettres, c'est ce que je ne puis dire ; mais cette question est certainement importante. Et puis, quant aux Doukhobors, peuvent-ils être naturalisés ? Si, par exemple, une douzaine de Doukhobors se présentaient tout nus au bureau de naturalisation et demandaient des lettres de naturalisation, qu'est-ce qui leur arriverait ?

L'honorable M. POWER : Ils seraient arrêtés sous l'accusation d'avoir exposé indécemment leurs personnes.

L'honorable M. SCOTT : Depuis plusieurs années, nous avons en Canada une loi en vertu de laquelle un étranger résidant en Canada pendant un certain temps —trois années—peut après avoir prêté le serment d'allégeance requis, devenir un sujet britannique. Cette loi s'applique à toutes les nationalités. Si le Chinois paie cinq cents piastres de droit d'entrée et réside, pendant trois ans en Canada, il peut se faire naturaliser s'il le désire en prêtant le serment requis.

L'article est adopté.

L'honorable M. SCOTT : Nous proposons de modifier la loi de naturalisation telle qu'elle est appliquée au Manitoba, en lui donnant une portée plus étendue que celle qu'elle a maintenant.

Je propose donc, d'ajouter au présent bill la disposition suivante :

(f) Dans le Manitoba, à la cour du banc du Roi, durant ses séances dans le district judiciaire où réside l'aubain; à un juge de la cour du banc du Roi, siégeant en cour dans le district judiciaire où réside l'aubain, ou à la cour de comté pendant ses séances dans la division où réside l'aubain.

Ainsi, nous substituons la cour suprême à la cour de comté, vu que celle-ci ne siège pas régulièrement.

L'honorable M. LOUGHEED : Je suggérerai à mon honorable ami de déposer cet amendement sur le bureau de la Chambre ; puis de proposer que le comité lève sa séance et rapporte progrès, ce qui permettra aux membres de la Chambre d'étudier cet amendement avant d'en disposer finalement.

L'honorable M. SCOTT : C'est ce que je vais faire. J'ai reçu une lettre de la société Metcalfe, Sharpe and Stagpole, donnant certaines raisons à l'appui du changement que je vais proposer. Je renvois donc mon amendement à demain, afin que mon honorable ami puisse en étudier la nature, et je vais déposer sur le bureau de la Chambre la lettre que je viens de mentionner pour que les honorables membres de la Chambre voient les raisons qui sont données à l'appui du changement en question.

L'honorable M. BERNIER : Je désire attirer l'attention sur le fait que la cour de comté, dans le Manitoba, tient régulièrement ses séances. Ces séances sont fixées par le gouvernement du Manitoba et, comme je viens de le dire, elles sont régulières.

L'honorable M. SCOTT : Cette lettre de la société Metcalf, Sharpe ang Stagpole est écrite au ministre de la Justice, et ce dernier approuve leur suggestion. C'est pourquoi j'ai été chargé de proposer l'amendement en question.

L'honorable M. BERNIER : Il est possible que l'objet du présent bill ne dépende pas de la régularité avec laquelle les séances de la cour de comté sont tenues ; mais, comme question de fait, les séances de cette cour, dans le Manitoba, sont tenues régulièrement—les termes de cette cour étant fixés.

L'honorable M. GIBSON : Au nom du comité rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau pour continuer l'examen du bill.

TRANSPORT PAR EAU DES MARCHANDISES (BILL).

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. CAMPBELL : Je propose la deuxième lecture du bill (Z) intitulée : " Loi relative au transport par eau des marchandises.

L'objet du présent bill est de remédier à quelques-unes des difficultés que les expéditeurs de produits canadiens rencontrent par suite des clauses injustes et déraisonnables insérées, depuis nombre d'années, dans les connaissements océaniques par lesquels les navires sont relevés de toute responsabilité à l'égard du transport de ces marchandises ; ou à l'égard de toute perte, ou de tout manquement dans le transport, soit sous le rapport de garde, ou du soin donné aux marchandises, ou de leur livraison en Angleterre. Les consignataires de nos produits se sont beaucoup plaints, depuis quelque temps, en Angleterre, de ce que les expéditeurs canadiens acceptaient des connaissements contenant les clauses auxquelles je viens de faire allusion.

Il a été impossible aux expéditeurs, en dépit des représentations et protêts faits, d'obtenir un meilleur service de transport. Les compagnies fédérées de steamers ont refusé ou négligé de retrancher de leurs connaissements les clauses répréhensibles, et, conséquemment, on a cru qu'il était opportun de présenter un bill interdisant aux propriétaires, ou capitaines de navires d'insérer les clauses en question dans leurs connaissements. Je puis, par exemple, citer quelques-unes des clauses répréhensibles. J'ai maintenant sous les yeux un blanc de formule de la ligne du Dominion, et je puis ajouter que la ligne Leland et toutes les autres compagnies de steamers ont des connaissements identiques à celui que j'ai présentement sous la main, et, contenant les mêmes clauses répréhensibles. Une de ces clauses, à laquelle il est fait objection le plus, se lit comme suit :

Que la compagnie de steamers ne sera pas responsable des marques faites par les crochets ou du dommage causé par les crochets, l'emmagasinage ou le contact à des marchandises par les évaporations provenant d'autres marchandises ou d'animaux sur pieds, ou des excréments de ceux-ci.

Or, il me semble qu'une compagnie de steamers, qui recevrait à son bord du beurre, du fromage, de la farine, ou toute autre marchandise, et les emmagasinerait dans des parties malpropres de ses navires où ces marchandises seraient en contact avec les excréments des bestiaux, ou endommagées par ces excréments, devrait être tenue responsable du dommage ainsi causé; mais en vertu de la clause que je viens de citer, les compagnies de steamers sont entièrement relevés de toute responsabilité pour perte d'effets, ou dommages résultant de leur négligence. Une autre clause très répréhensible, c'est que, en vertu de cette clause, les compagnies de steamers ne sont pas responsables du poids, ou de la marque des marchandises qu'elles reçoivent. En d'autres termes, si un exportateur expédie mille sacs de farine, ou mille colis de beurre, ou de fromage, il les désigne toujours au moyen d'une certaine marque. Mais, bien que ces marchandises soient ainsi désignées dans le connaissement, le voiturier ordinaire peut, en vertu de la clause que je viens de citer, délivrer au consignataire de l'autre côté de l'océan une marchandise portant une autre marque, et, cependant, n'être pas responsable de ce changement de marque. Il y a dans les connaissements une autre clause qui est particulièrement répréhensible, et sur laquelle j'attire l'attention des honorables membres de la Chambre, dont plusieurs ont des intérêts dans nos institutions financières. C'est une clause qui, j'en suis sûr, les intéresse tout particulièrement. Comme chacun le sait, des marchandises expédiées en Angleterre le sont généralement à l'ordre d'une banque. Une lettre de change est faite payable à vue, ou à trente, ou soixante jours, après l'arrivée des marchandises, selon le cas, et toute banque avec laquelle le client traite achètera généralement cette lettre de change, parce que le connaissement déclare que les marchandises sont envoyées à l'ordre de la banque, et le receveur ne peut obtenir les marchandises en Angleterre sans payer la lettre de change ; mais l'une des clauses du connaissement porte ce qui suit :

Mais des marchandises pourront être délivrées aux consignataires désignés dans le connaissement sans la production d'une lettre de change endossée, et cette livraison libérera le maître ou les propriétaires ou agents du navire de toute responsabilité dans le cas où les marchandises seront transférées ultérieurement à une autre personne.

Or, cette disposition détruit pratiquement la valeur de nos lettres de change, puisque, en vertu de cette clause, le capitaine du vaisseau peut, si sa compagnie le juge à propos, délivrer les marchandises au consignataire sans lettre de change. Le résultat, c'est que nos banques et nos institutions financières refuseront de faire des

avances de fonds sur ces lettres de change sans valeur, vu qu'il n'y a rien garantissant que les marchandises transportées seront retenues comme gage du paiement des lettres de change. Puis, le connaissement contient une autre clause en vertu de laquelle les stipulations du connaissement tombent sous l'application des lois anglaises, et il a été décidé par les plus hautes cours d'Angleterre—si je suis bien informé—que, quelles que soient les clauses insérées dans un connaissement, si l'expéditeur consent à expédier ses marchandises en conformité du connaissement, le consignataire, en Angleterre, doit accepter ce connaissement avec toutes ses clauses. Or, dans ce cas, la loi canadienne devrait prévaloir—le Canada étant le pays où le chargement a eu lieu.

Il y a plusieurs autres clauses répréhensibles ; mais je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre en m'arrêtant sur ces autres clauses. J'ai simplement attiré l'attention sur quelques-unes des clauses qui ont le plus besoin d'être amendées. J'ajouterai que le présent bill est en grande partie copié—sur une loi adoptée par le parlement de l'Australie, il y a quelques années, pour remédier aux mêmes difficultés dont nous avons, nous-mêmes, à nous plaindre. Le Congrès des Etats-Unis a aussi adopté, il y a quelques années, un bill presqu'identique, connu sous le nom de "Carter Act"—ce bill interdisant sous peine d'une lourde amende à tout capitaine ou agent d'insérer dans les connaissements des clauses de la nature de celles auxquelles je viens de faire allusion. J'ai maintenant sous la main une copie d'un connaissement de la compagnie dite "Cosmopolitan Shipping Company of Boston, Philadelphia and Rotterdam, et aussi un connaissement de la compagnie de chemin de fer dite "New York Central and Hudson Railway Company", et je ne trouve dans ces connaissements aucune des clauses répréhensibles insérées dans les connaissements délivrés par nos compagnies fédérées de steamers océaniques. J'y trouve, au contraire, la clause suivante :

Et il est aussi convenu que cette expédition de marchandises sera sujette aux termes et prescriptions, et à toutes les exemptions de responsabilité contenus dans la loi du Congrès des Etats-Unis et sanctionnée le 13 février 1893, et intitulée: "Loi relative à la navigation des vaisseaux" (An Act relating to the navigating of vessels).

Or, il est curieux de constater que, si un expéditeur, à Milwaukee, ou Chicago, exportait disons cent boîtes de fromage, ou une certaine quantité de beurre ou de farine par une route canadienne, disons par le chemin de fer canadien du Pacifique et par steamer de Montréal en Angleterre, et si, d'un autre côté, un expéditeur d'Ontario exportait une semblable quantité de produits similaires par le même vaisseau, il est curieux de constater, dis-je, que, dans ce cas, l'exportateur canadien serait obligé de payer un taux d'assurance maritime beaucoup plus élevé que l'exportateur des Etats-Unis, vu que les marchandises de ce dernier pays seraient transportées en conformité des dispositions du "Carter Act", et seraient exemptées de l'application de plusieurs clauses contenues dans les connaissements délivrés en Canada. Dans les circonstances actuelles, vu le fait que les Etats-Unis et la grande confédération des colonies de l'Australie sont devenus nos plus grands et nos plus actifs concurrents sur le marché anglais dans le commerce de leurs produits similaires aux nôtres, et vu que le Canada s'efforce actuellement d'établir un commerce avec la mère patrie—commerce déjà très rémunérateur qui s'accroît tous les ans et qui atteindra avant longtemps un très haut degré de développement—le devoir du gouvernement et du parlement est de voir à ce que les obstacles qui se dressent devant nous aujourd'hui, soient écartés, et que nos exportateurs canadiens soient placés sur un pied d'égalité avec ceux des Etats-Unis et de l'Australie. Une autre clause nuisible des connaissements porte que les propriétaires du vaisseau ne sont pas tenus responsables de tout dommage causé aux marchandises—quelqu'en soit la cause—s'il était possible de faire assurer ces marchandises contre tout dommage. De sorte que, si un capitaine fait arrimer négligemment les marchandises ; ou si celles-ci sont placées sans ordre et sans soin ; si, par la négligence du capitaine, la farine, le beurre et le fromage sont détruits ou endommagés, il n'en est pas tenu responsable parce que ces marchandises auraient pu être assurées. Il est vrai que les exportateurs peuvent faire assurer leurs marchandises en conformité de la

clause s'appliquant à tous les risques ; mais ils sont obligés de payer cette assurance, vu que c'est la compagnie d'assurance qui est obligée de payer la perte subie, et non la compagnie propriétaire du vaisseau qui a causé le dommage ; mais à la longue c'est l'exportateur qui le paie, par suite du fait que les compagnies d'assurance, vu l'incertitude des clauses du connaissement, imposent des taux plus élevés sur les risques. C'est la raison pour laquelle les exportateurs des Etats-Unis de ces produits peuvent faire assurer ceux-ci à un taux beaucoup moins élevé que ne le peuvent faire les exportateurs canadiens.

C'est pourquoi j'ose croire que le présent bill, après les vains efforts faits par le ministère de l'Industrie et du Commerce qui a déjà discuté ce sujet avec la fédération des propriétaires de vaisseaux sans pouvoir obtenir le redressement demandé, sera accepté par le Sénat. Le seul moyen d'obtenir le redressement en question, est l'adoption d'un bill ressemblant à celui adopté par l'Australie, ainsi qu'à la loi passée par le congrès des Etats-Unis. La quatrième clause du présent bill prescrit ce qui suit :

4. Lorsqu'un connaissement ou document contient une clause, une convention ou une stipulation en vertu de laquelle—

a) le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent d'un navire, ou le navire lui-même est relevé de responsabilité pour perte d'effets ou dommages résultant du mauvais état de la cale du navire, ou de toute autre partie du navire dans laquelle sont transportés les effets, ou résultant de négligence, de faute ou de manquement dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison des effets reçus par eux ou quelqu'un d'eux pour être transportés dans ou par le navire; ou

b) quelqu'une des obligations du propriétaire ou de l'affréteur d'un navire d'exercer une diligence raisonnable, et d'équiper, garnir d'hommes et approvisionner convenablement le navire de le mettre et tenir en état de prendre la mer, de mettre et tenir la cale, les chambres frigorifiques et toutes les autres parties du navire dans lesquelles sont transportés des effets pour les recevoir, transporter et conserver, est de quelque manière que ce soit diminuée, atténuée ou éludée, ou

c) les obligations du capitaine, des officiers, agents ou serviteurs d'un navire, de manier et de placer soigneusement les effets, d'en prendre soin, de les préserver et délivrer convenablement, sont de quelque manière que ce soit diminuées, atténuées ou éludées, cette clause, convention ou stipulation est illégale, nulle, sans valeur et de nul effet.

Cet article prescrit que, si le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent, ne tiennent pas le navire en état de naviguer sur la mer, ou s'ils n'arrivent pas et ne délivrent pas convenablement les marchandises ; ou si les officiers du navire manient négligemment les marchandises, le navire sera tenu responsable de la perte éprouvée par suite de ces manquements. Je ne vois rien qui soit déraisonnable dans cette disposition. Un navire devra être soumis aux mêmes obligations auxquelles les chemins de fer sont eux-mêmes, actuellement soumis. Nos chemins de fer transportent les mêmes marchandises de l'intérieur du pays jusqu'à la mer, et sont responsables envers l'expéditeur de toute perte ou de tout dommage causé aux marchandises pendant que celles-çi sont en leur possession, et l'article que je viens de citer prescrit seulement que le steamer sera tenu également responsable.

Puis l'article du bill prescrit certaines exemptions comme suit :

6. Tout connaissement est censé contenir une garantie que le navire est, au commencement du voyage, sous tous rapports en état de prendre la mer et convenablement garni d'hommes équipé et approvisionné.

2. Tout connaissement relatif à des effets, à moins que l'intention contraire n'y soit indiquées, est censé contenir une clause en vertu de laquelle, si le navire est au commencement du voyage sous tous rapports en état de prendre la mer, convenablement garni d'hommes, équipé et approvisionné, ni le navire ni le propriétaire, ni l'affréteur, ni le capitaine, ni l'agent ne seront responsables des dommages causés aux effets ou de leur perte résultant:

a) des fautes ou erreurs dans la navigation;

b) des périls de la mer ou des eaux navigables;

c) des Actes de Dieu ou des ennemis du Roi;

d) du défaut, de la qualité ou du vice inhérents des effets;

e) de l'insuffisance de l'empaquetage des effets;

f) de la saisie des effets en vertu de procédures légales;

g) d'un acte d'omission de l'expéditeur ou du propriétaire des effets, de son agent ou représentant;

h) du sauvetage ou de la tentative de sauvetage de la vie ou des biens en mer;

i) de toute déviation de route pour sauver la vie humaine ou les biens en mer.

Ces dispositions comprennent tous les cas où le navire doit être exempté de toute responsabilité. En réalité, le bill prescrit seulement que les officiers du navire devront être soigneux en maniant les marchandises, en les arrimant et en les délivrant. Dans aucun cas les marchandises ne doivent être délivrées avant que soient remis les connaissements dans la mère patrie.

Je soumets donc le présent bill à votre sérieuse attention. Je crois qu'il recevra

l'adhésion des expéditeurs de produits—quelque nombreux qu'ils soient dans les différentes parties du pays. Il remédiera aux griefs en faisant disparaître l'une des difficultés qu'il rencontrent dans leur commerce d'exportation.

L'honorable M. LOUGHEED : Je n'ai pas l'intention de m'opposer au principe général du bill, et de le critiquer même, en quoi que ce soit. Il convient parfaitement, selon moi, que le gouvernement lui fasse prendre naissance dans le Sénat—le gouvernement étant particulièrement chargé de veiller aux intérêts du commerce de transport du Canada. La présente proposition de loi est d'une nature très radicale. Son effet sera un remaniement général de la loi concernant les contrats passés pour l'expédition de marchandises par eau. Une loi de cette nature ne devrait pas être adoptée sans consulter les intérêts maritimes du Canada. Je me suis levé pour demander au gouvernement—et particulièrement à mon très honorable ami qui préside le ministère de l'Industrie et du Commerce, si l'attention de ce ministère ou du gouvernement a été attirée sur les dispositions du présent bill ? Tous les expéditeurs de marchandises sont naturellement portés à trouver à redire aux stipulations contenues dans les connaissements qui leur sont ordinairement délivrés. Les expéditeurs sont ordinairement d'avis qu'ils devraient être protégés de toutes les manières imaginables contre le voiturier. Il n'est donc pas surprenant de les voir demander une protection comme celle accordée par le présent bill. D'un autre côté, le Sénat doit prendre en considération les intérêts généraux des propriétaires de navires et des intérêts maritimes du Canada. Il est possible que mon très honorable ami soit en état de nous dire si son attention a été attirée sur le présent bill ? Quant à l'adoption d'une législation analogue par la confédération des colonies de l'Australie, il ne faut pas nécessairement inférer de ce fait que les intérêts du Canada en requièrent également l'adoption.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami a tout à fait raison d'appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'il y a deux intérêts à considérer sur le présent sujet. L'attention de mon ministère a été appelée sur les stipulations contenues dans certains des connaissements en question, et c'est un sujet qui est maintenant à l'étude. Je crois toutefois, que rien ne s'oppose à ce que mon honorable ami présente sur ce sujet tout bill qu'il lui plaira de présenter. Cette initiative nous offrira l'avantage de renvoyer cette proposition de loi au comité des banques et du commerce où les deux côtés de cette question seront discutés. C'est un sujet que ce comité est particulièrement apte à traiter. Mon honorable ami, naturellement, et la Chambre, savent comme moi qu'il arrive souvent que les connaissements, contrats d'assurance et autres conventions du même genre contiennent des conditions qui supportent difficilement l'examen des tribunaux. En effet, si ma mémoire ne me trompe, les tribunaux anglais et canadiens ont souvent passé un trait de plume sur bon nombre de clauses de certains contrats passés, particulièrement en matière d'assurance, et je ne crois pas me tromper sur ce point.

L'honorable M. LOUGHEED : Je partage aussi cet avis.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si je puis former mon opinion d'après ce que vient de dire mon honorable ami et une couple de faits dont j'ai été moi-même témoin, je suis très porté à croire que quelques-unes, du moins, des clauses des connaissements sont directement contraires aux obligations légitimes des voituriers ordinaires et que les cours de justice hésiteraient à les appliquer. Il est donc très opportun que cette question soit soumise à une étude sérieuse faite par un comité composé d'hommes compétents, tel que l'est notre comité des banques et du commerce. Mais je me réserve le droit—et la Chambre peut en faire autant—de ne pas me considérer comme lié au bill tel qu'il est maintenant rédigé, tout en le renvoyant au comité des banques et du commerce—et je fais cette réserve quelle que soit l'opportunité de discuter à fond l'objet de cette mesure. Mon honorable ami a-t-il quelque objection à soulever contre le renvoi de ce bill au comité des banques et du commerce ?

L'honorable M. CAMPBELL : J'ai l'intention de proposer ce renvoi après la deuxième lecture.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : S'il est renvoyé à ce comité, je ne crois pas que le gouvernement puisse mettre quelque obstacle à sa discussion approfondie.

L'honorable M. FERGUSON : Mon attention n'avait pas été attirée sur le présent bill avant d'entendre ce qui en a été dit par mon honorable ami, qui vient de reprendre son siège. Depuis, j'ai eu le temps de le parcourir, et je crois que c'est une des plus importantes mesures dont nous ayons eu à nous occuper depuis longtemps, et je crois avec mon honorable ami, l'honorable sénateur de Calgary, que ce bill devrait être une mesure proposée par le gouvernement lui-même. Je ne crois pas qu'une mesure de ce genre puisse, avec succès, subir toutes ses phases si elle est confiée à un simple membre du parlement, surtout lorsqu'elle nous arrive quelque peu tard dans la session. Je n'ai aucun doute que les voituriers par eau s'opposeront très énergiquement à l'adoption du présent bill. Je dois, toutefois, offrir mes félicitations à l'honorable auteur de cette mesure pour l'avoir présentée. Elle contient de très bonnes dispositions. Je reconnais avec mon très honorable ami, le ministre de l'Industrie et du Commerce, que plusieurs des stipulations contenues dans les connaissements n'ont pas été soutenues par les tribunaux. Cette assertion est bien fondée non seulement pour ce qui regarde les connaissements délivrés par les voituriers par eau, mais aussi par les agents de chemins de fer, et aussi pour ce qui regarde les messages acceptés par les compagnies de télégraphes. Si vous examinez les conditions contenues dans la formule imprimée que portent les blancs de message sur lesquels vous écrivez vos dépêches télégraphiques, vous vous trouvez partie à un contrat en vertu duquel la compagnie du télégraphe se relève elle-même, de ses obligations. J'espère que la majorité des stipulations contenues dans les connaissements de steamers océaniques et dans plusieurs des connaissements de chemins de fer ne sont pas celles que les cours de justice ne soutiendraient pas.

L'honorable M. CAMPBELL : L'on me dit que les tribunaux anglais ont décidé que, si ces stipulations contenues dans un connaissement, et si l'expéditeur les accepte, comme il le fait, les consignataires en Angleterre doivent s'y conformer.

L'honorable M. FERGUSON : Il y a en Angleterre une loi statutaire qui régit cette matière, et dans le cas que vient de mentionner l'honorable préopinant, il n'y a aucun doute sur ce point; mais d'après le droit commun aucun voiturier n'est relevé de sa responsabilité dans les cas de négligence, ou relativement à tout ce qui résulte de la négligence commise par la compagnie ou ses employés, et c'est plutôt dans ces cas que dans les autres que l'injustice se commet. En effet, dans ces cas, les voituriers ordinaires insèrent dans leurs connaissements des stipulations qui, bien qu'elles ne seraient pas soutenues par les tribunaux atteignent néanmoins leur but, parce que ces stipulations illégales prennent l'expéditeur par surprise—ce dernier n'étant pas renseigné sur leur valeur légale et sur ses propres droits. Dans ces circonstances, l'expéditeur est porté à accepter ces stipulations ; à laisser les voituriers agir à leur guise, sans essayer d'obtenir aucun redressement. Mais si nous adoptions une loi portant que l'insertion dans les connaissements de toute stipulation illégale est passible d'une lourde amende, cette loi empêcherait à l'avenir les voituriers d'insérer des stipulations de cette nature. Je n'ai eu sous les yeux le présent bill que pendant quelques minutes, mais j'ai pu voir immédiatement que c'est une mesure très importante, et mon honorable ami, l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce, devrait prendre très sérieusement cette question en considération ; il devrait, avec l'appui du gouvernement, faire adopter par le parlement une loi sur ce sujet. Je crois que le parlement est coupable de négligence pour n'avoir pas adopté jusqu'à présent une loi concernant cette matière. La disposition du présent bill—je ne puis maintenant dire dans quel article elle se trouve—qui prescrit que le règlement des différends provenant des connaissements délivrés en Canada devra être fait par les tribunaux du Canada, ou par les tribunaux de l'endroit d'où l'expédition est faite, me paraît être très juste, parce que si les expéditeurs ne peuvent avoir recours, comme la chose se fait actuellement dans plusieurs cas, qu'aux tribunaux anglais, il leur est si difficile

d'affirmer leurs droits devant ces tribunaux,—vu qu'ils connaissent trop peu la loi qui régit cette matière—que, dans la plupart des cas, ils renoncent à leur droit de réclamer plutôt que de s'adresser aux cours de justice anglaises.

L'honorable M. CAMPBELL : Vous trouvez cette disposition dans l'article 5 du bill.

L'honorable M. FERGUSON. Mon honorable ami propose l'imposition d'une pénalité contre les voituriers, s'ils insèrent dans leurs connaissements une ou des stipulations illégales. C'est, suivant moi, une bonne disposition. J'espère que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce s'occupera de cette question, et qu'il arrivera à la conclusion qu'une loi sur ce sujet —une loi dont la forme pourrait peut-être différer quelque peu du présent bill—une loi rendant justice aux voituriers comme aux expéditeurs—est nécessaire. J'espère donc que mon honorable ami s'occupera sérieusement de cette question durant la présente session.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Je suis sûr que la Chambre est satisfaite de la manière dont le bill lui a été présenté. C'est une ancienne question que le conseil des chambres de commerce de Montréal et d'autres centres a déjà discutée. Par exemple, le conseil de la chambre de commerce, de Montréal, exprime, dans son rapport de l'année dernière, l'espoir que la commission des chemins de fer fera en sorte que les officiers des chemins de fer du Canada délivreront à l'avenir des connaissements aussi équitables que le sont ceux délivrés par les compagnies de chemins de fer d'autres pays. Un connaissement délivré à Chicago fait actuellement obtenir, par suite de ses stipulations et conditions, des taux de transport et des taux d'assurance plus réduits que les taux similaires résultant des connaissements délivrés ne Canada. Nos chemins de fer étant construits après avoir reçu des subventions de l'Etat, et d'autres chemins de fer ayant été construits par l'Etat lui-même, l'on avait le droit d'attendre pour l'usage de ces chemins des connaissements tout aussi avantageux que ceux délivrés dans les autres pays. Je félicite l'honorable sénateur de York d'avoir présenté le présent bill, ainsi que du discours qu'il a prononcé à l'appui de cette mesure. La chambre de commerce de Montréal, a soumis, l'année dernière, ce sujet à la commission royale. Parlant au point de vue général, cette chambre de commerce a représenté à la commission des chemins de fer, que les conditions et stipulations insérées dans un connaissement devraient être conçues et rédigées conformément à la loi qui régit les voituriers ordinaires ; que les propriétaires de chemins de fer ne devraient être exempts d'aucune responsabilité qui leur incombe en vertu de cette même loi, et cette chambre de commerce dit entre autres choses :

Que, sans être familier avec toutes les obligations que la loi impose aux voituriers ordinaires, les observations ci-dessous sur les conditions et stipulations que doivent contenir les connaissements paraissent raisonnables, vu la nécessité qu'il y a de protéger les marchands qui expédient des marchandises par les divers chemins de fer, et vu qu'elles seront rendues efficaces par l'approbation que devra donner la commission des chemins de fer, nonobstant les dispositions de la loi communes sur ce sujet.

La clause 1 devrait déclarer clairement qui doit être considéré comme un agent dûment autorisé d'une compagnie. Pour ce qui regarde le charriage fait aux stations, le conducteur de chariot devrait être considéré comme un agent dûment autorisé de la compagnie.

Clause 2. La compagnie ayant accepté les marchandises à transporter, ne doit être relevée d'aucune responsabilité à l'égard de ces marchandises, par suite du fait que le taux de transport sur ces marchandises ne serait pas indiqué dans le tarif imprimé de la compagnie ou par suite du fait qu'un contrat spécial n'aurait pas été passé pour leur transport. Si la classification de la compagnie n'est pas complète dans son tarif imprimé, elle doit suppléer à cette lacune, si la chose est nécessaire; ou un contrat spécial devrait être requis par la compagnie; mais le défaut de la compagnie de prendre l'une ou l'autre de ces deux alternatives, ne devrait préjudicier en rien aux droits du propriétaire ou de l'expéditeur d'être indemnisé des dommages dans le cas de perte, pourvu qu'il ait convenablement désigné ou marqué les marchandises.

Comme vous le voyez par ce rapport de la chambre de commerce de Montréal, les voituriers devraient être responsables des marchandises, et leur connaissement devrait être conçu et rédigé de manière à les en rendre responsable. Le conseil de la chambre de commerce de Montréal a communiqué ce rapport à la commission des chemins de fer en l'accompagnant d'une lettre. Cette lettre porte que, bien que le conseil

approuve les recommandations contenues dans ce rapport, il ne croit pas que le connaissement, même ainsi amendé—serait satisfaisant, le conseil étant d'avis que les compagnies de chemins de fer et les autres voituriers ne devraient pas être autorisés à se relever de quelque responsabilité que ce soit par leurs connaissements. Le conseil est d'avis qu'un connaissement devrait être un simple document se conformant à la loi commune.

Ce que nous voulons est un connaissement rendant responsables les compagnies de chemins de fer et de steamers de la livraison sûre des marchandises qui leur sont confiées, et nous espérons que le présent bill sera étudié avec soin et perfectionné en comité de manière que les expéditeurs canadiens puissent obtenir des connaissements relatifs aux marchandises exportées du Canada, qui les protègent autant que le sont les expéditeurs des autres pays par les connaissements qu'ils obtiennent chez eux. Je crois que le présent bill est une mesure très importante, et d'intérêt public, et que les compagnies de transport par eau et par terre ne devraient plus, à l'avenir, pouvoir se soustraire à leurs responsabilités comme elles l'ont fait dans le passé.

L'honorable M. CLORAN : Je désire féliciter hautement l'honorable sénateur de York d'avoir pris l'initiative de la présente proposition de loi. Je désire déclarer aussi que je diffère d'opinion avec l'honorable leader de la gauche et mon honorable ami, l'honorable sénateur de Marshfield, relativement au présent bill. Ils ont exprimé l'avis que ce bill devrait être présenté directement par le gouvernement, et je ne partage pas cet avis. Une mesure qui n'a pas pour principal appui l'influence du gouvernement est discutée dans le parlement plus librement et plus à fond sous tous ses aspects qu'autrement. L'objet du présent bill n'est pas nécessairement et rigoureusement d'une nature ministérielle, ou tombant nécessairement sous l'action du gouvernement. C'est pourquoi j'approuve cordialement l'honorable sénateur de York lorsqu'il demande à cette honorable Chambre d'adopter cette mesure. Je n'approuve pas, non plus, la suggestion faite par l'honorable leader de la gauche et l'honorable sénateur de Richmond. Ils ont prétendu que les membres du Sénat ne devraient pas se charger de la présentation de bills d'une importance aussi grande que le présent bill. C'est, au contraire, avec des bills de ce genre que le Sénat peut prouver son utilité sans être tenu d'attendre les instructions du gouvernement. La présentation du bill qui est maintenant devant nous est une occasion de faire cette preuve, et j'espère qu'il s'en présentera plusieurs autres dans lesquelles des sénateurs présenteront sous leur propre responsabilité, des bills d'intérêt public, ayant pour objet le bien-être du pays et une plus saine administration de ses affaires. Nous savons tous qu'aujourd'hui, le gouvernement a beaucoup à faire. Les divers ministères sont surchargés de travail, et ils ne sont certainement pas capables de satisfaire toutes les demandes du pays. C'est pourquoi si un sénateur présente des mesures d'intérêt public, qui ne sont pas rigoureusement d'un caractère ministériel, politique, ou administratif—en se plaçant au point de vue du gouvernement—il devrait être encouragé, et les autres sénateurs devraient être également invités à en faire autant.

La motion est agréée et le bill lu une deuxième fois.

L'honorable M. CAMPBELL : Je propose que le bill soit renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'honorable M. ELLIS : Je ne sais pas comment mes commettants, si j'en avais, accueilleraient ce bill, et je voudrais qu'ils fussent renseignés sur ses diverses dispositions avant de l'adopter. Cette proposition de loi vient d'être adoptée en deuxième délibération, avec l'entente qu'elle sera renvoyée à un comité pour être étudiée à fond, et il est, en outre, compris que la Chambre n'est pas entièrement liée au principe de cette mesure par ce renvoi à un comité.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. ELLIS : Et que l'on donnera aux chambres de commerce des diverses provinces tout le temps requis pour l'étudier avant que le comité en dispose. C'est une mesure importante ; elle impose des pénalités rigoureuses ; mais si son objet est d'un intérêt général, les observations faites par mon honorable ami, de Brock-

ville, s'appliquent, cependant, aux chemins de fer et non aux navires.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Elles s'appliquent également aux navires.

L'honorable M. ELLIS : Je crois qu'il faut donner aux chambres de commerce tout le temps dont elles ont besoin pour l'étudier.

L'honorable M. FERGUSON : Et qu'un avis suffisant soit donné à toutes les parties intéressées. Il y a eu Canada une association qui a soumis plusieurs affaires à la commissions des chemins de fer. Je crois que c'est l'association du fret du Canada (Freight Association of Canada). Cette association serait probablement prête à se faire représenter devant le comité par des hommes capables d'expliquer la question à son point de vue. Il ne faut pas qu'un seul côté du sujet soit discuté ; il faut que les partisans du bill et ses adversaires soient entendus par le comité.

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

DEUXIEME LECTURE D'UN BILL.

Le bill suivant est lu une deuxième fois :

Bill (S) intitulé : "Loi concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique".—(L'honorable M. Kerr.)

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je donne avis que je proposerai, demain, la suspension des règles pouvant prévenir l'examen immédiat du bill modifiant la loi concernant la marque de l'or et de l'argent.

Le PRESIDENT : Le greffier indiquera dans la motion les règles qu'il faut suspendre.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivants sont présentés et lus une première fois :

(Bill 5) intitulé : "Loi concernant la coopération".—(L'honorable M. Scott.)

(Bill 25) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Hamilton Radial Electric Railway Company".—(L'honorable M. Gibson.)

(Bill 47) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company".—L'honorable M. Belcourt.)

(Bill 50) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Dominion Atlantic Railway Company".—(L'honorable M. Power.)

(Bill 51) intitulé : "Loi concernant l'Erie, London and Tillsonburg Railway Company".—(L'honorable M. Wilson.)

(Bill 57) intitulé : "Loi concernant une convention entre Sa Majesté et le Président de la République française".—(Sir Richard Cartwright.)

(Bill 67) intitulé : "Loi concernant la Canadian Northern Ontario Railway Company".—(L'honorable M. Jones.)

(Bill 73) intitulé : "Loi concernant la compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec".—(L'honorable M. Choquette.)

(Bill 74) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Ottawa, Brockville and St. Lawrence Railway Company".—(L'honorable M. Derbyshire.)

(Bill 76) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Interprovincial Railway Bridge Company of New Brunswick". —(L'honorable M. Costigan.)

(Bill 77) intitulé : "Loi concernant la Canadian Northern Quebec Railway Company".—(L'honorable M. Tessier.)

(Bill 81) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite "The Canadian Northern Railway Company".—(L'honorable M. Young.)

(Bill 83) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Owen Sound and Meaford Railway Company".—(L'honorable M. McMullen.)

(Bill 87) intitulé : "Loi constituant en corporation le Vancouver Island and Eastern Railway Company".—(L'honorable M. Bostock.)

(Bill 111) intitulé : "Loi concernant les champs de bataille nationaux de Québec". —(Sir Richard Cartwright.)

(Le Sénat s'ajourne à trois heures p.m., demain.)

SENAT.

Séance du mercredi, 11 mars 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures.

Prière et affaires courantes.

BILL CONCERNANT LA BRITISH YUKON RAILWAY COMPANY.

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable M. CASGRAIN, au nom du comité des chemin de fer, télégraphes et ports, fait rapport du bill (21) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The British Yukon Company" et propose l'adoption du rapport.

Le PRESIDENT : J'ai examiné les précédents, et j'ai constaté que nous avons décidé, à la dernière session, qu'il n'est pas nécessaire de faire une motion pour recevoir ou adopter un rapport d'un comité, qui ne contient pas d'amendements.

L'honorable M. CASGRAIN propose que le bill soit lu demain une troisième fois.

La motion est adoptée.

RESTRICTION DE L'IMMIGRATION.

MOTION.

Ordre du jour :

La reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Casgrain, à l'effet qu'il appellera l'attention du Sénat sur l'importance pour le Canada de la prochaine construction du canal de la baie Georgienne et qu'il demandera au gouvernement si le rapport de la dernière exploration de cette voie nautique ne sera pas déposé durant la présente session?

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : J'ai rédigé l'avis de motion qui est inscrit en mon nom dans le cahier des avis avant que j'aie lu dans les journaux que le gouvernement envoie le sous-ministre du Travail en Angleterre pour conférer avec le gouvernement impérial relativement à la restriction de l'immigration asiatique dans notre pays. Je sais que la solution de la question est très difficile. Nous allons dans l'Inde et nous y faisons ce que nous voulons, et naturellement les gens de ce pays trouveront bien dur que nous les empêchions de venir au Canada. Il y a là un grand danger. Ce n'est pas la classe de citoyens qu'il nous faut ici. Ils débarquent sur nos rivages ; chaque paquebot amène un certain nombre d'Hindous, qui ne vont pas se fixer dans les campagnes, mais qui errent dans les villes, souffrant de la faim et mendiant, mal vêtus, et absolument impropres à la colonisation d'un nouveau pays. Nous savons que rien ne peut empêcher un million de personnes de venir d'un pays où la famine les ronge, où sévissent des maladies pestilentielles, où des hommes robustes gagnent dix sous par jour, quand ils ont du travail à faire. Si on ne les empêche pas immédiatement de débarquer sur nos rivages, ils afflueront comme une nuée de sauterelles et ruineront le pays. Je ne parle pas pour protéger les ouvriers canadiens. Ils sont bien capables de se protéger eux-mêmes ; et ils sont parfois bien exigeants. Je parle dans l'intérêt du pays. Je sais que les gens de l'est du Canada ne s'alarment pas de l'état de choses actuel. L'autre jour, la "Montreal Gazette" a parlé de cette question comme d'une question de controverse politique. Je ne vois pas comment un rédacteur de journal peut en faire une question politique, parce que le gouvernement actuellement au pouvoir n'est pas responsable de l'entrée au pays de ces immigrants ; mais j'espère qu'il fera tout ce qu'il pourra pour empêcher une pareille immigration. Nous savons que si des négociations sont entamées avec les autorités impériales, elles prendront du temps à aboutir, et ces immigrants continueront à affluer durant tout l'été. J'ignore si le gouvernement impérial peut adopter une loi concernant les compagnies de paquebots qui acceptent des passagers de cette catégorie. S'il était adopté une loi empêchant au navire de transporter plus d'un immigrant pour chaque mille tonnes qu'il peut porter, elle rendrait un grand service. Ces gens-là sont dans des conditions désavantageuses s'ils ne viennent pas au Canada en vertu des règlements du gouvernement canadien relatifs à l'immigration. S'ils ne viennent pas directement d'un port de leur pays, ils sont rapatriés malgré eux. S'ils vont à Hong-Kong, à Singapour ou Shangaï et qu'ils partent de là pour venir au Canada, ils ne peuvent pas débarquer ici, parce qu'ils ne sont pas venus directement d'un port de leur pays. C'est là un grand embarras pour ces immi-

grants, et nous ne pouvons que plaindre ces pauvres gens, qui, après avoir vendu leurs biens, avoir dépensé leur argent, avoir fait un long et pénible voyage pour atteindre notre pays se voient rejeter et renvoyer dans leur pays. C'est une question épineuse, dans le règlement de laquelle il doit être exercé une grande charité. Il est digne de remarque qu'une fois que ces gens-là ont débarqué sur nos rivages, ils se sentent épris de la liberté qui règne dans cette partie de l'univers. Il ne veulent pas accepter de petits salaires. Ils veulent avoir les salaires les plus élevés, et ils ne peuvent pas se procurer de l'emploi, parce qu'ils ne savent rien faire. Ils ne peuvent travailler ni dans les mines, ni dans les pêcheries, ni dans les bois. Ils mendient de porte en porte. Ils sont très impertinents et insultent tout le monde. J'ignore ce que le gouvernement peut faire à ce sujet, mais s'il est vrai que le sous-ministre du Travail va en Angleterre consulter les autorités impériales à ce sujet, nous devons nous en réjouir, et j'espère qu'il pourra faire avec le gouvernement anglais une convention qui permettra de mettre fin à l'affluence de ces immigrants impropres à la colonisation de notre pays.

L'honorable M. SCOTT : Les observations de l'honorable sénateur indiquent qu'il comprend comme il est difficile de régler une pareille question. Les indigènes de l'Inde sont des sujets britanniques. Les Anglais, il y a cent cinquante ans, n'ont pas demandé au peuple de l'Inde la permission de prendre et d'absorber leur pays, et il est très difficile de faire comprendre aux Hindous que, pendant que les sujets anglais ont le droit d'aller dans l'Inde, les indigènes de l'Inde n'ont pas le droit d'aller au Canada et dans d'autres parties de l'empire. C'est un problème extrêmement difficile à résoudre. Vous devez comprendre comment les autorités impériales envisagent la question. Naturellement elles ne peuvent l'envisager comme nous le faisons. Notre avis, à ce sujet, est basé sur le fait que les Hindous ne conviennent pas à notre pays, que, dans leur propre intérêt, ils ne doivent pas venir dans la Colombie-Anglaise. Je suppose qu'ils ne sont pas adonnés à l'agriculture. Ils affluent dans les villages et s'engagent dans de petites industries peu lucratives. Le seul moyen d'attirer l'attention du gouvernement anglais sur cet état de choses c'est d'envoyer en Angleterre un homme qui sache ce qui s'est passé récemment dans la Colombie-Anglaise et qui a remarqué les embarras que la venue des Hindous a causés à la population de cette province. Mon honorable ami ignore que M. Mackenzie King est allé en Angleterre pour expliquer de vive voix ce qui se passe à la Colombie-Anglaise. Je ne puis dire quel sera le résultat de son voyage ; mais le gouvernement a déjà été averti et sait parfaitement les embarras que cause le grand nombre d'Hindous qui affluent à la Colombie-Anglaise.

L'honorable M. LOUGHEED : Il n'est peut-être pas hors de propos de faire remarquer l'inconséquence de l'attitude que le gouvernement a prise touchant le " Natal Act ". Jusqu'à la dernière session de la législature de la Colombie-Anglaise, le gouvernement semblait disposé à désavouer cette loi. Au fait, le gouvernement n'a pas désavoué la loi parce qu'il appert qu'il a été entendu entre le gouvernement fédéral et le lieutenant-gouverneur de cette province que celui-ci ne sanctionnerait pas la loi en question. Ce que mon honorable ami vient de dire indique que le gouvernement était prêt à désavouer le bill mais qu'il s'est présenté récemment une occasion qui lui a permis de se soustraire à cette obligation, et les poursuites intentées contre les Japonais en vertu de cette loi, ayant été rejetées par les tribunaux, le gouvernement n'a pas été obligé d'agir en la matière. Mais je ferai remarquer à mon honorable ami que le gouvernement, en permettant aux tribunaux de la Colombie-Anglaise d'intervenir, n'empêchera pas les Hindous d'immigrer dans notre pays. Les raisons qu'on a fait valoir devant les tribunaux en faveur des Japonais ne pourraient être invoquées en faveur des Hindous. Les poursuites intentées contre les Japonais ont été rejetées entre le Canada et l'empire du Japon. La question est tellement importante qu'elle intéresse tout l'empire, si le gouvernement fédéral permet l'application du " Natal Act " et interdit aux Hindous le libre accès des rivages du Canada. Naturellement si le gouvernement le met en application, il atteindra la population de l'Inde. Il me semble que le gouvernement impérial doit intervenir et dire

à une partie de la population de l'Inde : " Vous ne pouvez franchir les frontières de l'Inde—vous n'irez pas dans une autre partie de l'empire ", à cause de l'agitation qui règne dans l'Inde, d'après les nouvelles que les journaux nous apportent de temps à autre. Le gouvernement fédéral prendra une grande responsabilité en déclarant quelle politique devra être suivie relativement à l'application du " Natal Act ", en déclarant s'il sera appliqué ou désavoué.

L'honorable M. DOUGLAS : Je suis à l'aise pour parler sur la question, ayant vécu quelque temps parmi ces gens-là et connaissant quelque peu leurs habitudes. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles nous ne devons pas désirer qu'ils viennent s'établir en grand nombre au Canada. D'abord, ils ne peuvent s'acclimater ici, ensuite leurs coutumes religieuses et leurs lois les empêchent beaucoup d'aller se fixer dans des pays étrangers. Je suis d'avis que le gouvernement canadien ne doit pas se préoccuper beaucoup à leur sujet. Il me semble que c'est le gouvernement impérial qui doit prendre l'initiative de faire ce qui lui semble bon pour les empêcher de débarquer sur nos rivages ; mais je crois qu'il sera remédié au mal, si le mal existe, dans un prochain avenir, et que le gouvernement ne sera pas obligé de faire une législation à cet effet. Ils s'apercevront bientôt qu'ils ne peuvent vivre sous un climat comme le nôtre. J'ai été étonné d'entendre l'honorable sénateur de Victoria, qui a dit que ces immigrants restent dans les villes et qu'ils inspirent du mépris. Je suis d'un avis contraire, et je connais bien ces gens-là. Ce sont des gens de la basse classe. Ils sont adonnés à l'agriculture, ils sont laborieux et actifs. Les gens d'une classe supérieure préfèrent les travaux intellectuels et ils sont capables de bien remplir leur emploi comme fonctionnaires. Un grand nombre de gens ont dans l'Inde une haute culture intellectuelle et peuvent difficilement se procurer de l'emploi sous le régime anglais, sur les chemins de fer ou ailleurs, et ils cherchent à améliorer leur position dans d'autres pays.

J'ai entendu dire très souvent aux officiers anglais que beaucoup de gradués d'Oxford ou de Cambridge ne peuvent pas faire autant de travail dans un temps donné, surtout dans la comptabilité. Dans le calcul ils sont très habiles, d'après des méthodes à eux. Je ne crains nullement que les Hindous nous causent des embarras. Ces gens-là n'aiment pas à voyager et à s'expatrier. Ils craignent de rompre les liens de caste et de se mettre, eux et leurs familles, dans des embarras, au retour dans leur pays. Je suis certain, d'après ce qui a été dit ici, que ces gens-là seront sévèrement punis en vertu des règlements de leur caste quand ils retourneront dans leur pays. Si j'avais un conseil à donner au gouvernement, je lui dirais de ne rien faire à ce sujet au point de vue canadien.

L'honorable M. POWER : Bien que je ne diffère pas d'opinion avec l'honorable préopinant, je lui demanderai de m'expliquer un point. Je n'ai aucun doute que le climat de la Colombie-Anglaise ne convient pas aux Hindous, et il peut y avoir beaucoup de vrai dans l'assertion de l'honorable sénateur qui a dit qu'un petit nombre de ces immigrants viendront à la Colombie-Anglaise ou voudront y rester ; mais l'honorable sénateur a dit que les Hindous n'aimaient pas à quitter leur pays et ne le quitteraient probablement pas en grand nombre. J'aimerais à attirer l'attention sur le fait qu'il y a un grand nombre d'Hindous à la Guyane anglaise, qu'il y en a quelques-uns aux Antilles, qu'il y en a d'autres dans les environs des Iles Caraïbes, qu'il y en a aussi un nombre très considérable dans le Sud-Africain. Je crois que ces faits ne concordent guère avec ce qu'a dit l'honorable sénateur, et j'aimerais qu'il nous donnât une explication.

L'honorable M. DOUGLAS : Le climat des pays dont vous parlez diffère entièrement de celui de la Colombie-Anglaise et du Canada.

L'honorable M. POWER : J'ai constaté cette différence, qui probablement les empêcherait de rester en grand nombre dans notre pays. Mais il a été dit qu'ils n'aimaient pas à voyager et que les règlements de leur caste les empêchaient de s'expatrier. Je viens de démontrer qu'ils émigrent, et je voudrais avoir des explications à ce sujet.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il me semble que cette question concerne plus la Colombie-Anglaise que toutes les autres parties du Dominion ou l'Angleterre.

Tant que le " Natal Act " restera dans le recueil des lois, il sera impossible aux Hindous de venir dans notre pays sans s'exposer à être arrêtés. Il s'agit de savoir ce que le gouvernement fédéral se propose de faire à ce sujet ? Si je comprends bien, cette loi s'applique à cette catégorie d'immigrants et non pas aux Japonais, parce que ceux-ci, en vertu d'un traité fait avec l'Angleterre, ont le droit d'entrer dans toute possession britannique, et, comme l'a dit, il y a quelques instants, mon honorable ami de Calgary, il importe au peuple de notre pays de savoir quelle attitude le gouvernement veut prendre et s'il va laisser le " Natal Act " rester en vigueur dans le recueil des lois de la Colombie-Anglaise. Quand cela aura été, il faudra que d'autres mesures soient prises pour empêcher l'importation—si je puis me servir du mot " importation "—d'immigrants impropres à la colonisation de notre pays. Je trouve qu'il y a beaucoup de logique dans ce qu'a dit à ce sujet mon honorable ami de l'Ouest. Lorsque je suis allé, il y a une couple d'années, à la Colombie-Anglaise, j'ai porté mon attention sur l'immigration de cette classe de gens. Je les ai vus traverser le continent, je les ai vus travailler sur les chemins de fer, et je suis venu à la même conclusion que mon honorable ami qui a demeuré plusieurs années dans la Colombie-Anglaise, à savoir qu'ils ne conviennent nullement à notre pays ; que des hommes, qui viennent d'un pays à demi tropical comme le leur, sont peu capables de manier la pelle au milieu d'une tempête de neige, soit pour eux-mêmes, soit pour des compagnies de chemins de fer. Je ne veux pas discuter à présent cette question. J'aimerais à savoir, et le pays, je crois, aimerait à savoir, quel avantage le gouvernement va retirer de l'envoi en Angleterre du sous-ministre du Travail, chargé de demander au gouvernement impérial d'empêcher les sujets britanniques d'une certaine partie de l'empire de se rendre dans un autre pays. Tous ceux qui ont étudié la politique de la Grande-Bretagne relativement à de pareilles questions, viendront à la conclusion que toute tentative faite pour empêcher les sujets de Sa Majesté de passer d'une partie à l'autre de l'empire ne pourra qu'échouer. Mais je reviens au point de départ, et je demande aux représentants du gouvernement dans cette Chambre ce que l'administration a l'intention de faire relativement à la loi insérée dans les statuts de la Colombie-Anglaise ? Devons-nous comprendre qu'ils comptent que les juges de la Colombie-Anglaise décideront que cette loi est *intra vires* ? S'il ne s'agissait que des immigrants japonais qui entrent dans notre pays, les juges pourraient rendre leur décision en invoquant le traité qui existe entre la Grande-Bretagne et le Japon. Mais qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire de la loi telle qu'elle s'applique aux Hindous ? Chacun d'eux, en débarquant sur les rivages de la Colombie-Anglaise, est exposé à être arrêté et jeté en prison. Est-ce que le gouvernement a l'intention de laisser cette loi dans les statuts, et s'il a cette intention, dans quelle position se mettra-t-il relativement aux relations que nous avons avec le gouvernement anglais ?

L'honorable M. SCOTT : La loi a été soumise aux tribunaux, et le gouvernement ne se propose pas de faire connaître ses intentions avant que les tribunaux aient donné leur décisions. Comme mon honorable ami le sait, les gouvernements n'ont pas pour habitude de faire connaître ce qu'ils projettent pour l'avenir.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Je n'ai pas entièrement compris ce que l'honorable secrétaire d'Etat a dit relativement à l'envoi en Angleterre du sous-ministre du Travail.

L'honorable M. SCOTT : J'ai dit que M. King étant récemment dans la Colombie-Anglaise et ayant été mis en contact avec les étrangers qui entrent dans cette province, y compris les Hindous, ayant connu ce qui se passait là, était mieux en mesure d'expliquer aux membres du gouvernement impérial, s'il le fallait, l'état de choses dont les immigrants se plaignaient et que les étrangers ne connaissaient pas. Plusieurs des choses que l'honorable sénateur du Nord-Ouest a dites sont très importantes, entre autres, qu'il est difficile de faire travailler les Hindous avec des hommes d'une autre race en raison des réglements de caste qui le leur défendent. Deux Hindous de castes différentes ne veulent pas travailler ensemble dans une équipe. Il y a plusieurs raisons qui rendent ces gens-là impropres

à se fixer dans la Colombie-Anglaise, à part les conditions climatériques.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Il n'a pas été décidé que M. King se rendait en Angleterre.

L'honorable M. SCOTT : Oh ! oui.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Dans ce cas-là, je retire ma résolution. Elle n'a plus sa raison d'être. La loi dite "Natal Act" va donner lieu à bien des difficultés. Les Chinois qui paient une taxe de six cents dollars vont de temps à autre en Chine voir leurs amis. Seront-ils, à leur retour, atteints par le "Natal Act" ?

L'honorable M. SCOTT : Non, s'ils reviennent avant l'expiration d'une année. La loi est parfaitement claire à ce sujet. Ils peuvent revenir dans le cours de l'année.

La motion est retirée.

L'EDITION FRFANÇAISE DES STATUTS REVISES.

L'honorable M. LANDRY : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimrais à savoir du gouvernement quand nous aurons l'édition française des Statuts revisés. On nous a promis, il y a un an, que nous les aurions en janvier.

L'honorable M. SCOTT : C'est la faute du traductur. Elle aurait pu être publiée il y a six mois. C'est absolument sa faute.

L'honorable M. LANDRY : Ce n'est pas là une réponse à ma question. Je demande quand nous la recevrons ?

L'honorable M. SCOTT : Le traducteur est un employé de la Chambre des communes. J'ai soumis la chose au gouvernement, à sir Wilfrid lui-même, et je crois qu'il devra s'en occuper.

L'honorable M. LANDRY : Je le crois aussi.

L'honorable M. FERGUSON : Qui dirige les traducteurs ? Quelqu'un dirige-t-il les traducteurs ?

L'honorable M. BEIQUE : J'ai eu l'édition française des statuts.

L'honorable M. LANDRY : Combien de volumes ?

L'honorable M. BEIQUE : Trois volumes.

L'honorable M. LANDRY : Le quatrième n'est pas encore imprimé.

L'honorable M. SCOTT : Il y a quelque temps le traducteur a fait une nouvelle traduction des lois qui doivent entrer dans le quatrième volume.

L'honorable M. LANDRY : Les lois constitutionnelles.

L'honorable M. SCOTT : Oui, l'acte de l'Amérique britannique du Nord et d'autres actes, et il a fait une nouvelle traduction qui diffère sous plusieurs rapports, de la traduction qui existait depuis la confédération. L'imprimeur du roi est venu me voir et m'a dit : "Il ne convient pas d'avoir deux traductions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et de l'autre Acte relatif à la constitution. Nous avons une traduction qui a été approuvée pendant trente ans, et c'est la seule qui puisse être insérée dans le quatrième volume". Le traducteur a refusé d'accepter l'ancienne traduction. J'ai appelé l'attention du gouvernement sur sa conduite, et assurément le docteur Dawson ne pourrait convenablement accepter une nouvelle traduction des lois pour remplacer une traduction approuvée depuis si longtemps.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que la difficulté a été réglée ?

L'honorable M. SCOTT : Il doit accepter la traduction telle qu'elle est donnée.

L'honorable M. LANDRY : Je rappellerai la chose à l'honorable ministre de temps à autre.

L'honorable M. BERNIER : D'après les remarques de l'honorable ministre, nous n'aurons qu'une traduction des statuts revisés.

L'honorable M. SCOTT : Je ne suis pas chargé de la chose. Autrement, elle serait terminée depuis longtemps.

L'EDITION FRANÇAISE DES REGLES DU SENAT.

L'honorable M. LANDRY : J'aimerais à savoir quand l'édition des règles et règlements du Sénat seront terminées ?

L'honorable M. SCOTT : Je croyais qu'ils étaient terminés depuis longtemps, et qu'ils avaient été distribués.

L'honorable M. LANDRY : J'ignore qu a donné le renseignement. Je n'ai jamais compris cela. Je n'en ai jamais reçu un exemplaire.

L'honorable M. GIBSON : L'honorable sénateur n'en a pas besoin.

L'honorable M. LANDRY : Je vois que l'honorable sénateur en a reçu un exemplaire.

L'honorable. M. BEIQUE : Il me semble que j'en ai un exemplaire à Montréal.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur se trompe ; nous n'en avons pas encore reçu un exemplaire.

UNE QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. CLORAN : Je désire soulever une question de privilège, et j'en disposerai promptement. J'ai eu occasion de faire certaines assertions dans cette honorable Chambre, et je constate que l'honorable secrétaire d'Etat dans une très longue lettre publiée dans un journal m'a fait dire des choses que les faits ne justifient pas.

L'honorable M. SCOTT : Cela est absolument faux, à moins que le discours de l'honorable sénateur n'ait été travesti par le rapporteur. J'ai pris le compte rendu officiel.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable ministre dit que la chose est fausse. Je cite sa correspondance. Il me fait dire ceci :

Ainsi défié, je n'ai pu rester silencieux, et j'ai admis que le gouvernement fédéral était blâmable.

Cela n'est pas une réponse à une chose publiée dans les journaux, mais c'est une réponse à ce que j'ai dit dans l'enceinte de cette honorable Chambre, et qui est insérée verbatim dans les débats du Sénat et qui se lit ainsi :

Pour quoi la ville de Montréal ou une autre métropole ou tout autre grand centre du Dominion serait-il obligé d'établir un corps de police spécial ou un corps de détectives pour se protéger contre une certaine catégorie d'immigrants? La chose est absurde. C'est au gouvernement à prendre des précautions relativement à l'entrée de ces gens-là dans le pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Puis-je savoir de l'honorable sénateur s'il a une copie de la lettre que le secrétaire d'Etat a envoyée au conseil municipal de la ville de Montréal pour expliquer le discours qu'il a prononcé ici ? Je crois qu'avant de discuter cette question il serait bon que tous les faits fussent exposés devant la Chambre.

L'honorable M. CLORAN : A ma connaissance, il n'a pas été envoyé au conseil municipal de Montréal aucune lettre du secrétaire d'Etat ou de qui ce soit ; mais j'ai sous la main une correspondance signée par l'honorable R. W. Scott, datée d'Ottawa le 3 mars, dans laquelle la question est discutée et traitée à fond à la satisfaction de l'honorable secrétaire d'Etat, mais au mécontentement de plusieurs personnes au nombre desquelles je me trouve.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Lisez la lettre.

L'honorable M. CLORAN : Non, je ne la lirai pas. Elle est trop longue.

Le PRESIDENT : Je conseillerai à l'honorable sénateur de borner ses remarques à ce qui lui est strictement personnel.

L'honorable M. CLORAN : C'est ce que j'étais en train de faire. J'attirerai simplement l'attention sur un ou deux faits qui me concernent personnellement. Après avoir cité ce que j'ai dit dans la discussion du 27 février, l'honorable secrétaire d'Etat a écrit comme suit dans la correspondance en question :

Ainsi défié, je n'ai pu rester silencieux, et j'ai admis que le gouvernement fédéral était fautif.

Si l'honorable ministre avait simplement ajouté les lignes qu'on va lire à la citation qu'il a faite, il aurait pu publier dans les journaux ce qui suit :

Il appartient au gouvernement de prendre des précautions relativement à l'entrée dans le pays de ces immigrants-là.

Je suis loin de dire que le gouvernement est responsable de l'entrée au Canada de ces immigrants-là, parce que je sais d'une manière certaine que le gouvernement n'encourage pas l'immigration italienne au Canada. Il n'a pas un seul agent en Italie. Mais si le gouvernement ne l'encourage pas, les compagnies l'encouragent, et celles-ci constatent, à leur grand mécontentement et à leur grand détriment, que l'immigration de ces gens n'est pas avantageuse, même au point de vue de la main-d'œuvre.

Voilà une chose qui contredit on ne peut mieux l'honorable secrétaire d'Etat qui a dit dans sa correspondance que je voulais tenir le gouvernement responsable de cet état de choses.

L'honorable M. SCOTT : Est-ce que j'ai cité exactement les paroles de l'honorable sénateur ? Je les ai citées telles qu'elles étaient imprimées dans le compte rendu officielle, et je m'y tiens.

L'honorable M. CLORAN : Mes paroles se lisent comme suit dans les Débats du Sénat :

On me dira dans cette Chambre: Laissez la municipalité s'occuper de cela. Laissez-là s'occuper de ses criminels.

L'honorable M. SULLIVAN : Ecoutez, écoutez!

L'honorable M. CLORAN: Une telle proposition serait injuste pour les municipalités du Dominion. Elles ne sont pas responsables du fait qu'on leur " fourre " des criminels qu'elles connaissent nullement. Le consul italien nous demande de nommer des détectives italiens. Pourquoi la ville de Montréal ou la ville de Québec ou toute autre métropole ou tout autre grand centre du Dominion serait-il obligé d'établir un corps de détectives pour se protéger contre une certaine catégorie d'immigrants?

C'est mot pour mot ce que j'ai dit. Ces paroles me donnent encore plus raison. Tout ce que je veux prouver, relativement à cet incident, c'est que je n'ai pas critiqué la conduite du gouvernement.

Je ne suis pas ici pour blâmer le gouvernement quand il n'est pas responsable d'une chose qu'on lui reproche. Quand j'ai cru qu'il était de mon devoir de discuter la question, je l'ai fait dans l'enceinte de la Chambre.

Je n'ai pas le temps d'écrire aux journaux pour rectifier leurs erreurs. Je les laisse faire ; mais comme la chose me portait atteinte, j'ai cru avoir le droit de m'expliquer au sujet de cette attaque, j'ai cru devoir prouver par les " Débats " que j'ai fait le contraire de ce que l'honorable ministre a écrit. Il a été dit aussi que j'ai prouvé que la police de Montréal était trop indulgente. J'ai dit le contraire dans mon discours. Des sénateurs m'ont fait dire ceci :

" N'avais-je pas le droit d'appeler l'attention sur l'insuffisance des règlements de la ville " ?

Je désire contredire cela. Je n'ai rien dit qui put faire croire que la police manquait à ses devoirs, et il est injuste de faire croire à mes commettants de la ville de Montréal que j'ai parlé de la sorte. Je sais que cette assertion a créé du mécontentement dans cette partie du pays et qu'ils ont été loin d'être satisfaits de ce qui a été dit relativement à leur conduite comme citoyens ou comme policiers. Ils ne peuvent venir ici exprimer leur mécontentement, mais, comme leur représentant, je suis tenu de dire ce qu'ils pensent à ce sujet, il est de mon devoir d'empêcher que le public soit mis sous une fausse impression quant à la conduite que j'ai tenue à ce sujet.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je saisis l'occasion de féliciter l'honorable secrétaire d'Etat d'avoir su attirer l'attention du public sur le Sénat.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur parle-t-il sur la question de privilège ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Non, il ne s'agit pas d'une question de privilège. J'ai dit tout ce que je voulais dire. On s'est plaint ici que la presse ne s'occupait pas du Sénat, et j'ai voulu féliciter l'honorable secrétaire d'Etat d'avoir dit quelque chose qui a appelé l'attention du public sur cette Chambre.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (23) intitulé : " Loi concernant la caisse des veuves et orphelins des ministres de l'église presbytérienne du Canada ".—(L'honorable M. MacKay, Alma.)

Bill (AA) intitulé : " Bill pour faire droit à Andrew Walker ".—(L'honorable M. Frost.)

BILL MODIFIANT LA LOI DE LA MARQUE DE L'OR ET DE L'ARGENT.

DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHHT propose la deuxième lecture du bill (CC) intitulé : " Loi modifiant la loi de la marque de l'or et de l'argent ".

La motion est adoptée.

(Au comité.)

L'honorable M. LOUGHEED : Le gouvernement a-t-il agi de quelque façon en vertu de cette loi ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Non, il n'a absolument rien fait.

L'honorable M. LOUGHEED : J'ai remarqué qu'il y avait dans la première loi une disposition autorisant l'adoption de règlements. La nouvelle loi laisse les choses telles qu'elles sont aujourd'hui.

BILL MODIFIANT LA LOI DES CHAMBRES DE COMMERCE.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT propose la deuxième lecture du bill (BB) intitulé : " Loi modifiant la loi des chambres de commerce ".

Il dit : Cette législation est devenue nécessaire par le fait que les districts des chambres de commerce étaient trop étendus. De nouvelles villes surgissent dans le Nord-Ouest, et on demande l'autorisation de créer des chambres de commerce. De là des embarras. Il y avait à Battleford une chambre de commerce. Le district de Battleford comprendrait New-Battleford, qui a demandé l'autorisation de fonder une chambre de commerce. Le présent bill a pour objet de permettre au gouverneur en conseil de s'occuper de ces demandes d'autorisation.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

BILL MODIFIANT LA LOI DES LIQUIDATIONS.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT propose la deuxième lecture du bill (102) intitulé : " Loi modifiant la loi des liquidations ". Il dit : Le présent bill a pour objet d'autoriser la cour d'appel de la province du Manitoba d'entendre les causes relatives à la liquidation des compagnies ". La loi, telle qu'elle existait auparavant, ne s'appliquait qu'à Ontario et à Québec. La cour supérieure s'occupait des causes des autres provinces. On veut maintenant lui substituer, au Manitoba, la cour d'appel.

BILL MODIFIANT LA LOI DE LA NATURALISATION.

(En comité.)

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du bill (W) intitulé : " Loi modifiant la loi de naturalisation ".

(Au comité.)

L'honorable M. SCOTT : J'ai donné avis que je proposerais l'amendement suivant quand la Chambre se formerait en comité général pour l'étude du présent bill :

Le paragraphe (f) de l'article 16 est abrogé et le suivant y est substitué:

Dans le Manitoba, dans la cour du banc du Roi, durant les séances dans le district judiciaire où réside l'aubain; à un juge de la cour du banc du Roi, siégeant en cour, ou à la cour de comté, pendant ses séances dans la division dans laquelle l'aubain réside.

C'est pour favoriser les aubains. Il est juste que ceux qui veulent se faire naturaliser puissent s'adresser à la cour la plus voisine.

L'honorable M. BERNIER : Quel changement ce projet de loi produit-il ?

L'honorable M. SCOTT : D'après la loi préexistante, l'aubain s'adresse, dans le Manitoba, à la cour de comté, ou s'il n'y a pas de cour de comté où il réside, il s'adresse à la cour du comté la plus voisine de l'endroit où réside l'aspirant. C'est pour donner plus de facilité à ceux qui veulent se faire naturaliser, parce que la cour de comté ne siège pas assez souvent.

L'honorable M. LOUGHEED : Pourquoi y a-t-il un changement quant au lieu de la résidence. Mon honorable ami doit voir que trois conditions sont exigées. Il peut s'adresser à la cour du banc du roi siégeant dans le comté où l'aubain réside, à la cour de comté tenant ses séances dans la division où réside l'étranger ou à un juge de la cour du banc du roi siégeant en cour. Je ne vois pas du tout pourquoi cette disposition devrait être insérée.

L'honorable M. SCOTT : Sans doute on peut interpréter ainsi la disposition, mais elle peut aussi s'appliquer à la cour siégeant dans le district.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ferai remarquer que l'amendement touchant les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan décrète que la demande sera faite à la cour siégeant dans le district où réside l'aubain.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas d'objection à ce que la disposition se lise ainsi : " Dans le district judiciaire où l'aubain réside ".

L'article est amendé et adopté.

L'honorable M. GIBSON, au nom du comité, fait rapport du bill avec un amendement, qui est adopté.

Reprise de la Séance.

LA CONSTRUCTION DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

L'ordre du jour appelle :

La reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Casgrain, à l'effet qu'il appellera l'attention du Sénat sur l'importance pour le Canada de la prochaine construction du canal de la baie Georgienne et qu'il demandera au Gouvernement si le rapport de la dernière exploration de cette voie nautique ne sera pas déposé durant la présente session?

L'honorable M. SULLIVAN : Le Canada jouit de la meilleure navigation intérieure du monde, bien que la glace couvre, en hiver, un grand nombre de ses voies nautiques. Cette opinion n'est pas la mienne. Elle est celle de l'hydrographe le plus distingué du monde ; elle est celle de l'homme d'après les plans duquel le grand canal de Manchester a été construit et qui en est aujourd'hui l'ingénieur consultant. Il n'a pas exprimé cette opinion dans une entrevue, à la légère ; mais dans un ouvrage qui fait le plus hautement autorité et est considéré de tout premier ordre au point de vue littéraire et scientifique. Je veux parler de " l'Encyclopédie Britannique ", et vous lirez cette opinion à la page 522 du volume 24 de la 10e édition. L'homme qui a prononcé ces paroles est sir Edward Leader Williams, le grand hydrographe. Et il dit que depuis 1870 le système des canaux canadiens a ouvert une voie nautique sans parallèle dans le monde, de 2,260 milles, sans interruption—de la tête du lac Supérieur à Montréal ou au littoral de la mer. C'est là une assertion extraordinaire. Quoi qu'il en soit, s'il est une chose qui fasse honneur au peuple du pays, à son esprit d'entreprise, à son intelligence, à son patriotisme, c'est le réseau de ses canaux.

S'il y a une chose que j'aimerais à faire visiter à mes amis, que j'aimerais à louer, c'est bien nos canaux, parce que le système de sa supériorité et son utilité ont été démontrées à l'infini. Je ne loue aucun parti politique à ce sujet. Ces canaux sont l'œuvre du peuple canadien et cette œuvre prouve son intelligence et son esprit d'initiative. L'histoire dira qui doit réclamer le mérite de la construction de ces canaux-là. Je regrette que l'honorable préopinant ait essayé, dans un très éloquent discours, à lancer un nouveau projet, auquel je ne m'opposerais pas si le temps de l'exécuter était arrivé. Par contre, je n'ai pu m'empêcher de songer que ceux qui préconisent la route de la baie Georgienne ne cherchent guère à savoir s'ils ne nuisent pas à une partie du réseau dont j'ai parlé si élogieusement. Il n'y a aucun doute qu'on ne peut établir une comparaison entre ces deux routes. D'un côté il y a une masse d'hypothèses, qui tendent à déprécier un autre système de canaux qui sont devenus insuffisants depuis 1894. Ils ont servi à faire progresser le Canada, et ils ont aujourd'hui les mêmes dimensions qu'ils avaient alors. Quoi qu'il en soit, nous devrions améliorer les voies fluviales que nous avons plutôt que d'en construire de nouvelles, et le seul moyen d'améliorer notre système de navigation, ce serait d'approfondir le canal Welland et de laisser les autres tels qu'ils sont ou bien d'approfondir les caraux depuis les lacs jusqu'aux eaux où se font sentir les marées. Montréal est de 310 milles plus près de Liverpool que New-York. Il y a une autre partie du canal dont il faut parler. Le canal à navires est un chenal qui s'étend de Montréal à Québec et qui prouve encore une fois l'esprit d'entreprise du peuple du Canada, particulièrement des citoyens de Montréal, qui ont été, je suppose, aidés par le gouvernement fédéral. Ces honorables sénateurs n'ont parlé de ce chenal que de façon à le déprécier. Ils ont prétendu qu'il faudrait $200,000 pour approfondir les canaux du Saint-Laurent. Cela est impossible. S'il fallait $200,000 pour approfondir les canaux du Saint-Laurent, j'ignore combien de millions de plus il faudrait pous construire le canal dont l'honorable sénateur de De Lanaudière a préconisé l'exécution. Il est injuste de faire un parallèle entre les deux, de comprendre les dimensions et la capacité d'un canal d'une profondeur de vingt et un pieds avec celles d'un canal d'une profondeur de 14. Mais même sur cette base nous pourrions faire une comparaison. En approfondissant le canal Welland et la voie du Saint-Laurent, nous pourrions faire face non seulement

aux besoins du présent mais aussi aux besoins de l'avenir, jusqu'à ce que nous soyons mieux renseignés, jusqu'à ce que nous sachions ce qu'il y a de mieux à faire sous ce rapport-là. Les honorables sénateurs doivent se rappeler que ce n'est pas dans cette Chambre que nous devons discuter des questions aussi importantes. Elles doivent être discutées privément par des spécialistes. L'honorable sénateur de De Lanaudière, pour qui j'ai le plus grand respect, a fait un très éloquent discours ; mais ce discours a semblé le signe précurseur d'une prochaine élection. Je n'ai jamais entendu, durant ma carrière politique, de discours plus propres à amadouer les électeurs que ces deux discours-là, et ceux qui les ont prononcés n'ont pas été esclaves de la vérité.

L'honorable M. LANDRY : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. SULLIVAN : Ils ont fait une comparaison relativement aux taux de transport, mais je ne discuterai pas cela. J'ai sous la main un calcul qui serait trop difficile à comprendre pour l'honorable sénateur, et qu'il me serait trop difficile d'expliquer.

L'honorable M. LANDRY : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. SULLIVAN : En tout cas, il établit que le coût de transport par le canal Welland est de trois huitièmes de sou moins élevé que le serait celui par le canal de la baie Georgienne. Peut-être expliquerai-je cela plus tard aux honorables sénateurs. Je ferai remarquer que l'honorable sénateur d'Ottawa dit qu'il y a quarante-neuf écluses sur la route du Saint-Laurent. Je ne suis pas allé là les compter ; mais je dirai à la Chambre, d'après des renseignements officiels, qu'il n'y en a que dix-sept, et si toutes les assertions de l'honorable sénateur sont aussi peu précises elles n'ont pas une grande valeur. Il y a dans le Saint-Laurent dix-sept écluses et vingt-six dans le canal Welland. Je parle des canaux du SaintLaurent et non pas de ceux de Chambly et d'autres endroits en aval. Une autre chose en faveur du canal Welland, c'est le niveau. Si vous calculez le niveau qu'il vous faut gagner à partir d'un point où se fait sentir la marée, vous trouverez qu'il est de 732 pieds sur la route de l'Ottawa et la baie Georgienne et que le niveau de l'autre route est de 200 pieds moins élevé, soit d'environ 530 pieds. Il faudrait huit écluses de plus sur le canal projeté.

Cela fait une grande différence pour le temps et les frais de construction et d'exploitation. Je suppose que mon honorable ami de Montréal (l'honorable M. Forget) peut nous dire comme ces bateaux vont lentement en approchant des écluses, en y entrant et en en sortant. Beaucoup de temps est perdu, de sorte que la vitesse d'un bâtiment dans un pareil canal n'est que de quatre milles à l'heure. J'ignore à quelle vitesse peuvent marcher les grands navires dans un canal. Et puis il y a une autre chose à considérer : la longueur de la saison de la navigation. Le canal Welland est ouvert durant presque toute l'année. Il est inutile d'y faire passer des bâtiments lorsque les canaux du Saint-Laurent ne sont pas ouverts, à moins qu'ils ne doivent se rendre au lac Ontario. Et puis l'honorable sénateur d'Halifax doit comprendre que la durée de la navigation pour le canal de la baie Georgienne dépendra de la rivière aux Français qui n'est pas très éloignée de la tête de la baie Georgienne, qui est couverte de glaces de très bonne heure, l'automne, dans le temps même où le canal devrait être ouvert pour le transport des céréales du Nord-Ouest. Il doit être ouvert durant octobre et novembre. Voilà une autre raison pour laquelle le canal projeté ne pourrait soutenir la comparaison avec la route du Saint-Laurent. Les canaux du Saint-Laurent sont ouverts aussi longtemps que le port de Montréal. Mon savant ami a parlé des grands navires qui se rendent à l'Atlantique et font le cabotage durant l'hiver. Je crois que la chose serait absurde. On ne pourrait la tenter.

Les navires ne sont pas armés pour ce cabotage. Il serait difficile d'avoir des bateaux qui pourraient être utilisés pour cette double fin. Il faudrait que l'expérience fût tentée ; et puis les bateaux perdraient beaucoup de temps en remontant vers les grands lacs. La navigation pourrait être close en aval de Montréal, tandis qu'il n'y aurait pas de glace dans les canaux. C'est-à-dire à l'ouest de Montréal. Naturellement quand les cours d'eau de la route de l'Otta-

wa et de la baie Georgienne se couvrent de glace, les canaux doivent être fermés. Une autre chose à considérer est le volume d'eau. Il faudrait peutêtre beaucoup d'eau pour alimenter le canal. D'après les assertions de l'honorable sénateur, nous sommes portés à inférer, qu'il sera difficile de se procurer assez d'eau pour la nouvelle voie, et l'on a proposé, entre autres choses, de pomper l'eau du lac Nipissingue dans le canal. Au fait, l'honorable sénateur a employé tous les grends moyens.

L'honorable M. CASGRAIN : Je m'oppose à l'emploi des pompes.

L'honorable M. SULLIVAN : Il a été obligé d'écluser lorsque l'eau faisait défaut.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Il a trop éclusé.

L'honorable M. SULLIVAN : Il a mis assez d'écluses. Il n'a pas voulu en manquer. Je crois qu'il a évalué la zone qui alimenterait d'eau le canal à sa tête à 600 milles carrés. Comme le canal Welland reçoit l'eau de tous les grands lacs et toute l'eau qui coule dans sa direction, des écluses seules sont nécessaires çà et là.

Voilà une toute autre raison dont il faut tenir compte. Et puis il y a les forces hydrauliques à considérer. On a fait beaucoup de bruit au sujet des forces hydrauliques. Si la compagnie du canal de la baie Georgienne entreprend de construire ce canal, que le gouvernement lui fasse don de toutes les forces hydrauliques. L'honorable sénateur de De Lanaudière a calculé que des centaines de milliers de forces de chevaux seraient créées par l'énergie hydro-électrique que développerait la construction de ce canal, et il évalue cette énergie à $10 à $15 par force de cheval. Elle ne vaut que $1 par mille forces de chevaux. L'honorable sénateur de Lincoln (l'honorable M. Gibson) dira si je suis dans le vrai. Il a voulu parler de l'électricité. Il a voulu parler de la force électrique seulement. C'est une chose différente de lui donner la force hydraulique—l'eau requise pour produire l'énergie électrique. J'ai vu, l'été dernier, à la chute Niagara, les grandes installations qui fournissent la force hydraulique, et je crois qu'on y vend cette force à un prix qui varie suivant les cas. On y crée une énergie égale à 400,000 chevaux-vapeur et on la vend à $1 par cheval-vapeur. L'honorable sénateur de Lincoln sait tout cela. Il y a à Hamilton la "Cataract Company". Il en est probablement un des directeurs. L'eau est prise dans le canal et transportée au-dessus des chutes, à Depew, à un hauteur de 100 pieds, pour $1 par année. La force hydraulique sur le canal projeté ne serait pas plus considérable que sur le canal Welland. Si vous comparez le bassin d'écoulement du Saint-Laurent, en amont de Montréal, avec celui des rivières de la voie de la baie Georgienne, vous pouvez juger de la force hydraulique qui peut être créée sur les deux routes, et vous verrez qu'elle est dans la proportion de cinq à un en faveur du Saint-Laurent, avec l'avantage d'industries déjà établies. Il y a un autre point à considérer. Vous avez des centres industriels de fondés, et qui peuvent utiliser et payer la force hydraulique. Je puis mentionner quelques objections qu'on peut soulever contre le projet du canal de la baie Georgienne. D'abord, la baie Georgienne est la plus tempétueuse et la plus dangereuse de toutes les parties de nos mers intérieures. Je me rappelle avoir entendu très souvent les matelots—quand il se faisait plus de trafic à Kingston—se plaindre qu'ils avaient à affronter, l'automne, de fortes tempêtes dans la baie Georgienne. C'est un endroit où il y a beaucoup d'écueils. Et puis, il faut parler du percement du roc sur le canal projeté. Je pense que sur cette route le roc est granitique et schisteux, contrairement au roc du canal Welland, qui est calcaire, et très souvent il n'y a pas de roc à percer, il n'y a que de la terre à remuer sur ce canal. Il faudra creuser le roc sur toute la longueur de la voie projetée. Je ne veux pas être trop sévère pour l'honorable sénateur de De Lanaudière, qui a expliqué que cette formation de roc offrirait un grand avantage. Il a dit qu'il ne serait pas nécessaire de faire de la maçonnerie aux écluses. Il y a un autre point à considérer quant au percement du roc. Je veux parler de la profondeur des excavations. La profondeur de 21 pieds sur le canal de la baie Georgienne ne serait pas suffisante pour l'avenir. Les changements qui peuvent s'opérer relativement aux canaux et aux travaux hydrauliques sont des choses qu'on ne peut prévoir et qui peuvent être étonnantes. Dans quelques années des

découvertes qu'on regarde comme merveilleuses seront peut-être considérées comme des vieilleries. Je vous citerai, à ce sujet, un exemple qui vous étonnera. Je crois que le gouvernement doit prendre ces choses en considération, s'il doit construire ce canal, qu'il construira, je l'espère, après qu'il aura réalisé l'autre projet. Je pense qu'il devrait faire d'abord la chose la moins dispendieuse, après quoi il pourrait réaliser l'autre propjet. Quoi qu'il en soit, je suis absolument prêt à m'en rapporter à ce sujet, à un tribunal impartial. Assurément les dimensions dont on parle aujourd'hui ne seront pas suffisantes pour l'avenir. Pour vous prouver comme les dimensions des navires des lacs changent rapidement, je vous dirai qu'en 1904 il n'y avait qu'un seul navire d'une longueur de 500 à 600 pieds. En 1906 il n'y avait pas moins de 57 navires de cette catégorie sur les lacs supérieurs. Il faudra de dix à vingt ans pour construire le canal de la baie Georgienne. Je crois que cet espace de temps n'est pas trop long pour une pareille construction, et le canal devrait pouvoir faire face aux exigences du trafic qui se fera dans dix ou vingt ans. Maintenant supposons que le canal de la baie Georgienne soit construit. Il nuirait à l'autre canal. Et y a-t-il dans le pays quelqu'un qui soit assez fou pour favoriser un projet ayant pour but de nuire à la magnifique voie fluviale que j'ai mentionnée au commencement de mon discours ? J'espère qu'il n'y a personne qui voudrait faire cela. C'est une question qui domine tout parti politique ou toute localité. Ce canal sera comme un monument que le peuple canadien bâtira, et l'on devrait adopter les meilleurs moyens pour réaliser le projet. Si nous adoptons la route de la baie Georgienne, nous ne pourrons pas nous occuper de l'autre route, c'est-à-dire de toute la route en aval de Montréal jusqu'aux endroits où se font sentir les marées. Aussi je ne m'opposerais pas à l'adoption de la nouvelle route, si elle ne devait pas nuire aux autres. Je considère que l'idée d'approfondir les canaux du Saint-Laurent pour y faire passer les grands navires des lacs n'est pas irréalisable. Il faudrait pour cela approfondir quelques parties du canal Welland. Il y a une partie du canal, d'une longueur de 17 milles, qui est au niveau du lac Erié, et le canal n'a que 26 milles de longueur. Il ne faudrait approfondir le canal que sur une longueur de 17 milles. Quand l'eau est haute, il y a de dix-huit à dix-neuf pieds d'eau dans une partie du canal. Il ne faudrait approfondir qu'une partie du vieux canal. Comment le canal de la baie Georgiene, au point de vue des frais de construction, pourrait-il rivaliser avec l'ancien canal ? Je ne puis le concevoir. Et puis le trafic continuerait de passer par le canal pendant qu'on l'approfondirait. Il ne serait pas nécessaire de le fermer. Je veux parler d'une autre chose. L'honorable sénateur d'Ottawa a dit qu'il n'est passé, en 1906, par les canaux du Saint-Laurant que 15,000,000 de boisseaux de grain. Il doit avoir fait une erreur, parce que je connais deux hommes de Kington qui ont expédié à Montréal plus de 15,000,000 de boisseaux de blé. Le mode le plus économique et le plus satisfaisant d'expédier le blé de l'ouest et du Nord-Ouest du lac Supérieur, de Port-Arthur, de Duluth ou d'autres ports est celui qu'a indiqué M. Richardson, l'expéditeur bien connu de Kingston, qui a étudié, par-dessus tout, le problème du transport du Nord-Ouest et qui n'a jamais cessé de recommander de creuser le canal Welland à une profondeur qui permit aux grands navires des lacs de se rendre à Kingston avec une cargaison de 330,000 boisseaux pouvant naviguer librement dans les eaux superbes du lac Ontario, à toute vapeur, sans crainte d'obstruction ou pouvant entrer dans la spacieuse embouchure du Saint-Laurent et se rendre à Prescott, qui est distant de six milles et est à la tête de la navigation sur le fleuve. A Kingston ou à Prescott des bateaux plats de 2,200 tonneaux les attendraient. Ces bateaux méritent une mention spéciale. Ils ont un faible tirant d'eau et sont conduits par un capitaine et trois matelots. La femme du capitaine est la cuisinière. Le capitaine engage son équipage pour la saison, au prix de $90. L'expéditeur lui paie ce qu'il a convenu de payer. Le capitaine s'entend avec ses hommes. Chacun de ces bateaux plats porte de 70,000 à 80,000 boiseaux de blé. Le transbordement se fait rapidement. J'oublie en combien d'heures il se fait, mais il se fait avec une rapidité étonnante, et les grands navires peuvent prendre une cargaison de retour et atteindre les transat-

lantiques à Montréal. En moins de 24 heures après leur départ, les berges sont à leurs côtés, et le grain est rapidement chargé pour son expédition en Europe. M. Richardson est enthousiaste du projet, et il m'a convaincu que durant plusieurs années cette route sera la plus rapide et la plus économique pour l'exportation en Europe du blé ou d'autres produits semblables. M. Richardson a d'une manière lucrative exporté en Europe des millions de boisseaux de blé par cette route-là, sans que le canal Welland fût approfondi. Si les honorables sénateurs connaisaient la dimension des navires qu'on emploie et s'ils examinaient la carte géographique, ils seraient du même avis que moi.

J'ai sous la main un exemplaire de l' " Engineering News ", la revue qui fait le plus autorité au point de vue du génie civil aux Etats-Unis et qui porte la date du 28 janvier. Cette revue parle d'un rapport et des examens faits par le surintendant des Travaux publics de l'Etat de New-York. Ce surintendant est un homme très éminent. Son nom est Stevens. Il a fait ce rapport et il a démontré comme les changements s'opèrent rapidement dans la sphère dont j'ai parlé, il a démontré que des choses qui étaient considérées, il y a deux ans, comme nouvelles, sont aujourd'hui considérées comme des choses surannées. Les honorables sénateurs ont entendu parler des embarras que les Etats-Unis ont eus avec le canal l'Erié, ce canal n'ayant qu'une profondeur de huit ou neuf pieds. Les ingénieurs discutèrent un ou deux plans et finalement décidèrent de faire un canal à berges d'un millier de tonnes. Il devait livrer passage aux petits bâtiments de Buffalo à Albany, sur l'Hudson. Il est maintenant inutile. La législature vota $100,000,000 pour cette fin, et elle donna des contrats au nombre de vingt environ. Quelques-uns étaient faits pour trois ou quatre millions ; mais la plupart de ces contrats étaient faits pour un million, et je désire avertir le gouvernement du danger de donner de gros contrats aux soumissionnaires. Il constate qu'un entrepreneur doit avoir un outillage de cent mille à trois cent mille dollars pour exécuter ses travaux, et quand il les a terminés, il n'est pas certain de pouvoir utiliser cet outillage. On parle maintenant de l'insuffisance du canal. En tout cas, on a abandonné l'idée d'un canal à berges qui, d'après mon honorable ami, devait nous ruiner. Il ne pouvait dormir à cause des dangers qui menaçaient de ruiner le pays. Je puis lui dire qu'il peut maintenant dormir sur les deux oreilles, que le Canada est ferme, que nous sommes en avant des Etats-Unis comme nous l'étions auparavant, et que nous avons toujours été en avant des Etats-Unis depuis la construction du canal du Sault Sainte-Marie. Plusieurs crurent alors que cette dépense d'argent allait être infructueuse, que les bâtiments des Etats-Unis n'y passeraient pas ; mais le temps est venu où ils devront y passer. J'espère que le Canada va avoir sa part de trafic, non seulement sa part, mais une grande partie du commerce des Etats-Unis. J'ai dit à l'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) que les Etats-Unis se plaignaient que nous leur enlevions leur commerce. Je vais vous faire connaître les faits par quelques citations. Le rapport est écrit avec concision et élégance, et il a évidemment pour auteur un homme qui sait ce dont il parle. Voici la première allusion qu'il fait au Canada.

> Le canal canadien ressemble beaucoup au canal à berges projeté; mais il a été constaté qu'il ne peut répondre aux besoins actuels, et avant que les travaux de construction du canal fussent commencés, le gouvernement du Dominion avait décidé de faire des changements importants dans les écluses, pour mieux faire face aux exigences du commerce.

Il ne s'est pas borné à se plaindre de cela. Il a ajouté que rien ne change aussi vite que ces constructions, qu'elles ne peuvent rester au niveau du progrès du siècle. Ces grands canaux, faits pour les grands navires, peuvent rivaliser avec les chemins de fer et en triompher au point de vue de la concurrence, et il est vrai, comme l'a dit l'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) que moins les canaux sont profonds et moins ils peuvent rivaliser avantageusement avec les chemins de fer. Quand un canal peut livrer passage à des navires transportant dix mille tonnes le fret, il peut triompher des chemins de fer au point de vue de la concurrence. A ce sujet il dit ceci :

> Des propositions, qui auraient été considérées, il y a dix ans, comme des utopies, sont considérées aujourd'hui par des hommes d'affaires comme des choses éminemment prati-

ques, mais ceux qui faisaient de telles propositions songeaient à l'avenir. Si elles avaient été adoptées autrefois, on aurait dépensé quelques millions de moins pour construire des voies nautiques devenues aujourd'hui absolument inutiles.

Il avait cru que le trafic pouvait être conservé tant que les canaux resteraient assez grands ; mais parce que les canaux n'étaient pas assez grands on avait adopté un autre système. Je veux démontrer comme certains canaux deviennent inutiles. Il dit :

Les canaux de l'Ohio ont été abandonnés comme insuffisants. Le canal Illinois-Mississipi, qui vient d'être terminé, après avoir été commencé il y a quinze ans, a été jugé insuffisant, bien qu'il ait des écluses de 35 pieds de largeur et de 170 pieds de longueur. Il y a quinze ans on trouvait ce projet hardi, mais déjà les bateaux qui peuvent être utilisés avec profit sont trop grands pour passer par ces écluses.

Cela prouve comme les canaux sont des construction qui deviennent rapidement hors d'usage. Et puis il mentionne la manière dont le Canada agit à ce sujet. Il dit :

Au début de la construction du canal à berges on voulait rendre à l'état de New-York le trafic qui lui avait été enlevé par la construction des canaux canadiens. Le canal à berges peut rivaliser avec les canaux canadiens; mais le gouvernement du Dominion a prévu la nécessité d'adopter un nouveau système et a entrepris de le faire par la construction de la voie de l'Ottawa et baie Georgienne. Des explorations ont été faites, des estimations ont été préparés pour un canal à navires de 21 pieds de profondeur, lequel reliera la baie Georgiene au fleuve Saint-Laurent par les rivières Ottawa et Mattawa. On s'attend à ce que le parlement du Dominion vote, durant cette session-ci, un crédit pour la construction de ce canal. Le canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne devra servir de débouché aux céréales, aux produits forestiers et miniers du grand Nord-Ouest, et il va de soi qu'une fois cette voie ouverte, il pourra se faire un échange de trafic, qui se déversera dans les lacs inférieurs, et traversera l'état de New-York, particulièrement le trafic destiné aux ports européens. Le commerce une fois perdu, comme nous l'apprend l'histoire, peut difficilement être repris. Le Canada, au point de vue commercial, doit être considéré comme un rival. La facilité de la construction du canal de la baie Georgienne, d'après les ingénieurs, jointe aux méthodes que le gouvernement applique à la solution de tout projet tendant à rehausser le prestige du Dominion, portent à croire que cette voie fluviale sera construite avant que le canal à berges puisse être terminé. Il serait difficile de reprendre le commerce perdu dans de telles conditions. Non seulement New-York, mais toute la nation a intérêt à garder la suprématie sous ce rapport-là.

Le problème se pose encore ici. Quelle est la solution de ce problème? Je ne voudrais pas qu'on retardât de déployer toute l'énergie qu'il faut pour terminer la construction de voies nautiques de premier ordre pour utiliser les magnifiques lacs et rivières et les avantages naturels que New-York offre pour l'exploitation du trafic des grands lacs. Avant que la construction du canal à berges eût été prise en sérieuse considération, le gouvernement fédéral prit note des avantages que l'état de New-York offre pour la construction d'une voie fluviale profonde. Des explorations et des évaluations furent faites par le bureau des ingénieurs chargés d'étudier les voies nautiques profondes et furent soumises en 1900. Les calculs furent faits pour la construction d'un canal à navires de 21 pieds de profondeur, devant relier le lac Erié à l'endroit de la rivière Hudson où se font sentir les marées, et le coût de cette construction devait être de $198,000,000, soit $42,000,000 pour la partie du canal reliant le lac Erié au lac Ontario, et $155,500,000, pour la partie reliant le lac Ontario à la rivière Hudson, par voie de Oswego et de la rivière Mohawk.

Il se garde bien de mentionner le canal Welland. Il ne parle que de la route de l'Ottawa et de la baie Georgienne. Mon honorable ami d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) n'a cité, à l'appui de ses assertions, que deux Canadiens : Sir Thomas Shaughnessy et sir Wm Van Horne. Je crois qu'ils ont des intérêts à North-Bay, et à partir de North-Bay le chemin de fer canadien du Pacifique longera le canal projeté. Je crois que cela les a portés à approuver le projet. Les autres autorités qu'il a citées sont des autorités américaines. Il continue :

La conclusion inévitable à laquelle je suis arrivé et à laquelle tout esprit impartial qui étudie attentivement le projet en mettant de côté toute question de clocher, c'est que votre honorable corps doit envoyer incontinent un mémoire au congrès lui demandant de se joindre aux capitalistes de New-York pour faire de cette partie du canal à berges à partir de la rivière Hudson par voie de la rivière Mohawk, du lac Oneida, de la rivière Oswego, un canal à navires comme celui qui a été prévu dans les explorations du gouvernement en 1900, et que ce mémoire au congrès soit suivi d'une pression qu'exerceraient les intéressés de notre état, qui ne peuvent être ignorés pour la réalisation du projet. La construction du tronçon reliant le lac Erié et le lac Ontario pourrait être, avec justesse, laissée à l'initiative du gouvernement, parce qu'une fois que l'amélioration en question aura été décidée, aucune autre raison, il me semble, ne sera nécessaire pour l'adoption de la législation requise.

Pas un honnête homme ne peut invoquer une pareille raison pour retarder les travaux d'approfondissement qui se poursuivent actuellement sur le canal à berges. Si les travaux se terminaient, l'état n'aurait pas à payer plus qu'il ne paierait pour la construc-

tion de plus petits canaux, et les résultats immédiats et les résultats futurs seraient cent fois plus considérables et plus satisfaisants.

Si ces travaux, tels que projetés là, sont commencés immédiatement, aucunes des sommes qui ont été dépensées ou qui sont à la veille d'être dépensées par l'état dans le canal à berges auront été ou seront dépensées inutilement.

Je crois que si ce projet peut être réalisé, l'état de New-York non seulement sera maître de la situation au point de vue du commerce d'exportation, même si le gouvernement du Dominion construit le canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne, mais qu'il n'est pas impossible que si la construction du canal à navires à travers l'état de New-York était décidée prochainement, celle du canal de la baie Georgienne serait abandonnée pour le moment.

L'état de New-York aurait un canal de 21 pieds, au lieu d'un canal de 12 pieds, de la rivière Hudson au lac Ontario, avec des écluses et une maçonnerie proportionnelles, avec la possibilité d'un revenu propre à payer les frais d'exploitation, et avec en outre, la perspective de voir plus tôt qu'on ne l'espérait s'achever le canal à berges projeté. Enfin, et ce n'est pas la moindre chose à considérer, on verrait régler pour toujours, quant à New-York, le problème du tarif du transport par eau. Si le projet que je propose était réalisé, cela n'impliquerait pas l'idée d'abandonner les travaux commencés pour la construction d'un canal à berges de Buffalo au lac Oneida ou du canal Champlain entre Whitehall et Waterford.

Tout cela n'est qu'une fanfaronnade pour engager les capitalistes à construire le canal à travers l'Etat de New-York. L'auteur veut créer de l'émulation parmi la population de l'Etat pour faire prendre aux Etats-Unis les devants sur le Canada. Je ne crois pas que cela ait un grand effet sur le peuple canadien. Il ne mentionne aucunement le canal Welland, ce qui me porte à croire que le canal Welland les effraie et qu'il ne parle de l'autre que pour faire du "bluff". L'autre moyen qui nous permettra d'être en avant, relativement au transport par eau, est peu connu, et je vais tâcher de le faire connaître. Vous savez que toutes les colonies forment une constellation et que l'étoile la plus brillante de cette constellation est le Canada, et qu'elle continuera de briller ainsi tant que notre pays existera comme colonie ou comme état indépendant. M. Harnold Begbie, un journaliste bien connu, a publié récemment, dans le "Morning Chronicle" de Londres, une lettre dans laquelle il communique ses impressions sur le Canada qu'il a parcouru d'une extrémité à l'autre. Il a dit que les Canadiens ne pourront jamais être amenés à imiter le peuple anglais. Chez eux tout est américain, même les amusements. Pour prouver cela, il a dit que le baseball a remplacé le croquet. Quoi qu'il en soit, chez nous tout est américain plutôt qu'anglais, parce que nous trouvons que les Anglais vont un peu lentement en aaires. Mmais il a dit une chose aussi vraie qu'une parole d'évangile : "Ces Canadiens ne deviendront jamais Américains". Quoi qu'il en soit, les Canadiens, de la Colombie-Anglaise ou de Québec, mourront jusqu'au dernier, dans leur dernier retranchement, avant de retirer leur allégeance à la Grande-Bretagne. Si des choses étaient connues du roi Edouard, s'il savait que 85,000,000 d'habitants du pays voisin sont déterminés à construire un canal qui devra enlever le commerce aux voies canadiennes, il aurait assez de cœur pour dire : "Nous ne serons pas vaincus par eux". Si nous nous adressions à lui, si nous faisions connaître la politique de nos voisins, la manière dont ils aident à la construction de leur canal—rappelez-vous que de la stratégie est exercée à ce sujet — il s'intéresserait à notre canal. Le canal Rideau a été construit par le duc de Wellington comme canal militaire, et je ne crois pas que les Canadiens aient jamais payé pour la construction de ce canal. J'aimerais que le gouvernement s'adressât au roi et lui représentât ce que nos voisins font pour l'Etat de New-York, j'aimerais, dis-je, que le gouvernement anglais fît la même chose pour nous, et nous serions pour toujours en avant des Américains.

L'honorable M. POWER : Quant à la question qu'a soulevée devant la Chambre l'honorable sénateur de De Lanaudière, je me bornerai à dire, avec tous les autres membres de la Chambre, qu'elle est très importante. Il n'y a aucun doute qu'il est très désirable pour le pays que ce canal soit construit ; mais, comme l'a remarqué l'honorable sénateur de Kingston, ceux qui préconisent de pareils projets voient tout sous un aspect plus ou moins rose. J'appellerai l'attention de la Chambre sur le fait qu'un certain nombre d'hommes sages, les plus sages du pays, ont décidé que plusieurs millions de dollars devaient être dépensés pour approfondir les canaux du Saint-Laurent et que cet approfondissement n'a eu aucun effet sur le commerce

du pays. Si je comprends bien, les bâtiments qui passent aujourd'hui par les grandes écluses des canaux passaient, il y a trente ans, par les petites écluses. Nous ne devons pas oublier que d'ici à vingt ans, quand le canal projeté sera terminé, les choses pourront être bien changées, comme l'a dit l'honorable sénateur de Kingston, la construction de ce canal n'aura peut-être pas le merveilleux résultat qu'en attend l'honorable sénateur de De Lanaudière. Mais je ne m'oppose pas à sa construction prochaine parce que nous ne pouvons dire quels seront les résultats de cette entreprise, mais bien parce que le Canada, avec la population qu'il a, est engagé dans plusieurs grandes entreprises, et que les hommes d'Etat doivent exercer dans les affaires publiques un peu de la prudence qu'ils exercent dans leurs affaires privées. Le pays serait imprudent s'il dépensait, avant d'avoir terminé les travaux dans lesquels il est engagé, de cent à cent cinquante millions de dollars dans une pareille entreprise. Il vaudrait mieux attendre que le chemin de fer Transcontinental National fût près d'être terminé, et que nous fussions certains que l'état de nos finances nous permettrait de consacrer à cette œuvre cent cinquante millions d'acres de terre. Je me bornerai à faire remarquer que notre dépense annuelle n'est pas moins de cent millions de dollars. C'est une somme ronde pour notre population. Et puis il y a une autre chose à remarquer au sujet de cette entreprise. Nous avons construit—je ne précise pas—nous avons construit, dis-je, le chemin de fer canadien du Pacifique au coût d'environ cent millions de dollars. Nous n'avons pas construit le Canadian Northern, mais nous avons subventionné les différents chemins qui constituent le réseau du Canadian Northern au montant de plusieurs millions de dollars, nous leur avons donné plusieurs millions d'acres de terre qui valent plusieurs millions de dollars . . .

L'honorable M. FORGET : Pas le " Canadian Northern " ?

L'honorable M. POWER : Assurément le " Canadian Northern ". Nous dépensons maintenant des millions de dollars dans la construction du chemin de fer Transcontinental National. Nous dépensons une très forte somme de plus que celle que nous dépenserions sur un chemin ordinaire pour que les rampes y soient assez douces pour permettre de transporter à bon marché les grains le l'Ouest. Si je ne me trompe pas, au cours des discussions qui eurent lieu en 1903, on prétendit que sur ce chemin on pourrait transporter les grains à aussi bon marché que par eau. Nous avons dépensé des millions particulièrement pour transporter les grains de l'Ouest à la mer, et j'aimerais à savoir comment nous nous montrerions prudents en dépensant aujourd'hui $150,000 pour la réalisation d'un autre projet, pour faire de la concurrence à des chemins qui sont construits déjà ou qui devront être construits. Ce serait agir très imprudemment et ce serait traiter très injustement les compagnies qui ont dépensé leur argent sur ces chemins. Virtuellement nous dépensons plusieurs millions pour nous procurer des moyens de transport et nous dépensons encore plus de millions pour nuire à ces compagnies en leur enlevant le commerce. Aucun particulier ou aucune compagnie d'initiative privée ne songerait à faire une pareille chose. J'ai remarqué que les deux honorables sénateurs qui ont parlé en faveur du projet ont dit que le gouvernement construirait le canal, et l'un d'eux—je crois que c'est l'honorable sénateur de De Lanaudière—a exprimé l'opinion qu'aucun péage ne serait exigé sur ce canal. Cette concurrence serait encore plus injuste pour ces chemins de fer.

L'honorable M. CASGRAIN : Aucun péage n'est exigé sur les autres canaux.

L'honorable M. POWER : Le gouvernement a supprimé les péages sur les autres canaux, pour engager les expéditeurs à y faire passer leur fret.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Parce que les péages avaient été abolis sur le canal Erié.

L'honorable M. POWER : Je sais que peu de trafic passe par les autres canaux, mais si l'honorable sénateur de De Lanaudière et l'honorable sénateur d'Ottawa ont raison, il passera par ce canal un grand trafic, et les péages pourraient couvrir une partie de l'intérêt sur l'argent dépensé pour sa construction. Je ne crois pas qu'ils

pourraient le faire ; mais il est possible qu'ils le pourraient. Je suis d'avis que cette entreprise ne devrait pas être une entreprise fédérale. La plus grande partie du canal se trouve dans une province. Je crois que si l'entreprise doit faire bénéficier la province, celle-ci doit voter une grosse somme pour la réalisation du projet. Personnellement, venant d'une des provinces maritimes, je ne suis pas intéressé dans la construction de ce canal, et je trouve qu'il n'est pas juste de faire payer tout un pays pour une entreprise qui n'est pas dans l'intérêt général du Canada. Je n'insiste pas sur cela. J'appelle l'attention sur le fait que les Etats-Unis, un pays qui a une population qui, à mon sens, est plus de dix fois plus considérable que la nôtre, dont la richesse est, au moins, dix fois plus forte que la nôtre, un pays qui vote des sommes considérables pour creuser les rivières et les ports, qui paie des pensions, et cœtera, ne se chargent pas de pareilles entreprises. Ils laissent l'état que ces entreprises intéressent exécuter des travaux de ce genre.

Le gouvernement des Etats-Unis ne construit ni canaux ni chemins de fer. Il laisse au peuple à décider où des canaux et des chemins de fer doivent être construits, il laisse le peuple les construire. Il ne taxe pas le peuple de tout le pays pour exécuter de pareils travaux, et je ne crois pas que nous devrions le faire.

L'honorable M. ELLIS : Et le canal de Panama ?

L'honorable M. POWER : C'est une chose absolument exceptionnelle. Je ne discuterai pas la construction du canal de Panama. C'est une chose tout à fait différente. Je ne veux pas que quelqu'un infère de ce que j'ai dit que je ne désire point la construction de ce canal. Je crois que sa construction serait très avantageuse pour le Canada ; mais je crois que nous devons faire comme les Etats-Unis : laisser une compagnie le construire. Si je comprends bien, une compagnie a été constituée en corporation—en effet, un bill à cet effet est devant le Sénat—et cette compagnie est prête à construire le canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne. Je ne m'opposerais pas, si la compagnie veut construire ce canal, à ce que le gouvernement du Canada encourageât la compagnie en lui accordant une subvention raisonnable, non pas une subvention excessive, afin que si ce canal faisait de la concurrence au chemin de fer canadien du Pacique ou aux autres chemins que j'ai mentionnés, leurs actionnaires ne pussent se plaindre que le gouvernement leur ferait de la concurrence. Il y aurait concurrence entre deux compagnies, et cette concurrence ne serait pas injuste. Il est certain que ces travaux coûteront une somme immense. Bien que l'honorable sénateur de De Lanaudière ait porté cette somme à $100,000,000, je dirai qu'elle s'élèvera certainement à $150,000,000. L'expérience du passé nous engage à croire cela. Si l'entreprise promet de grands revenus, la compagnie construira le canal, et il vaut mieux la laisser le construire. Nous sommes engagés dans plusieurs entreprises, et je crois que nous ne devons pas, pour le moment, ajouter cette construction gigantesque à nos autres travaux.

L'honorable M. OWENS : Nous venons d'apprendre quelque chose de nouveau. On recommande que le canal soit construit par une compagnie d'initiative privée. Cependant si le gouvernement et les membres du cabinet étaient du même avis que l'honorable préopinant, il n'y aurait pas d'hésitation à ce sujet. Il y a maintenant devant le parlement un bill relatif à ce canal, et en vertu de ce bill une compagnie est prête à entreprendre l'exécution des travaux. Ce bill contient un article tendant à dire que le gouvernement pourra se charger de l'entreprise, en tout temps, en payant le coût de la construction et une faible commission sur la somme déboursée. Conséquemment si la majorité des membres de la Chambre approuve cet article, l'ouvrage pourra être exécuté rapidement ; mais l'honorable sénateur d'Halifax a proposé que la construction du canal soit remise à plus tard. Il veut temporiser.

L'honorable M. POWELL : Pardonnez-moi, j'ai dit que le gouvernement ne devait pas se charger si tôt d'une entreprise d'intérêt public.

L'honorable M. OWENS : Que le gouvernement ne devrait pas s'en charger si tôt. Si la majorité des membres du parlement et le gouvernement désirent que les travaux soient faits par une compagnie, la chose peut se faire immédiatement ; mais il me

semble que ni le gouvernement ni la majorité des membres de cette Chambre ne voudraient qu'une compagnie eût la haute main sur une pareille entreprise. Il a recommandé que l'ouvrage fut fait comme un ouvrage provincial, comme des ouvrages de ce genre sont faits aux Etats-Unis par les différents états. Nous savons que tous les canaux des Etats-Unis sont construits par les différents états. Mais est-il prouvé que cela soit avantageux ? Non, bien au contraire. Aussi, le Congrès n'exerce aucune autorité sur les canaux, et les taux de péage ne sont pas uniformes, et si nous faisions des conventions internationales avec les Etats-Unis relativement au trafic en transit, le Congrès ne pourrait nous permettre de faire passer des bateaux dans leurs canaux. En vertu du traité de Washington leurs bateaux peuvent passer dans nos canaux, mais les nôtres ne peuvent passer dans les leurs, simplement parce que ceux-ci appartiennent aux différents états. Ils ne sont pas sous l'autorité du Congrès. Je ne crois pas que la chose leur soit favorable, et je ferai remarquer que proposer aujourd'hui que cette immense voie nautique soit construire par une province est une chose ridicule, vu que de pareils travaux ont toujours été exécutés par le parlement fédéral. Je ne crois pas que l'on puisse appuyer de beaucoup de raisons une pareille opinion. Quoi qu'il en soit, l'article qu'a lu l'honorable sénateur de Kingston est la plus forte réponse qui puisse être faite à l'assertion de l'honorable préopinant tendant à dire que nous devons attendre. Le peuple des Etats-Unis comprend bien l'importance du projet du canal de la baie Georgienne, et il parle de construire tout de suite un canal de vingt et un pieds pour nous empêcher de réaliser notre projet. Il comprend que si nous construisons ce canal, nous leur enlèverons leur commerce de l'Ouest, qui passera par les voies canadiennes.

Il ne doute pas de la concurrence des canaux du Saint-Laurent. Je ne veux pas déprécier les canaux du Saint-Laurent ; mais il a été démontré qu'ils ne peuvent rivaliser avec les canaux des Etats-Unis. Je regrette que l'honorable sénateur de Kingston parle de la question au point de vue de la concurrence. Il ne s'agit pas de concurrence. La voie du Saint-Laurent servira toujours à l'écoulement des grains de la partie sud de l'Ontario, au transport de tout le fret de ses tributaires naturels. Mais cette grande voie nationale que nous nous proposons de construire, le canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne, devra faire concurrence aux voies des Etats-Unis et empêcher que notre trafic d'exportation soit dirigé vers les ports américains. Le peuple des Etats-Unis comprend cela. C'est pour cela qu'il veut construire ce canal à berges de 21 pieds. La construction de la voie que nous projetons ne coûterait pas énormément au pays. Mon honorable ami dit que nos dépenses annuelles sont déjà de cent millions de dollars. S'il en est ainsi, il ne faudrait pas faire une grande économie de notre part pour diminuer ces dépenses de quatre à cinq millions, et l'intérêt sur la somme payée pour la construction de ce canal serait de moins de cinq millions. L'honorable sénateur d'Halifax fixe le coût du canal à $150,000,000 ; mais nous sommes renseignés à ce sujet. Une forte somme a été employée pour les explorations. Des capitalistes ont aussi dépensé de l'argent. Je veux parler de la compagnie qui a construit le canal de Manchester, qui a exécuté des travaux dans les grandes possessions anglaises, aux Bermudes et dans d'autres endroits. Cette compagnie veut engager de l'argent dans cette entreprise, et, avant de le faire, elle a exploré et étudié la route. Elle a porté le coût de ce canal à quatre-vingt-cinq millions ; et l'ingénieur du gouvernement, qui a dépensé une forte somme en explorations, est d'avis que le canal coûtera quatre-vingt millions, y compris, comme l'a dit l'honorable sénateur d'Ottawa, les bouées d'éclairage et tout l'outillage. Vous voyez donc que les deux calculs sont à peu près semblables. Nous ne sommes donc pas dans les ténèbres. L'honorable sénateur d'Halifax a appuyé fortement sur les péages. C'est une chose sur laquelle le gouvernement exerce son autorité. Si le canal exige des péages, il rapportera un gros intérêt sur l'argent engagé dans sa construction. Je n'ai aucun doute qu'on ait proposé que le canal serait libre de péages, parce que le gouvernement n'exige aujourd'hui aucun péage sur les autres canaux. Comme l'a dit l'honorable sénateur d'Halifax, nous avons voté cent millions en faveur du chemin de fer

canadien du Pacifique. Recevons-nous de ce chemin des péages ? Le gouvernement reçoit-il des péages d'autres compagnies du même genre ? Non, pas un sou. Le gouvernement, dans sa sagesse, devra décider s'il imposera ou non des péages sur ces canaux-là. L'honorable sénateur qui a fait la motion et l'honorable sénateur d'Ottawa ont dit que si le gouvernement construit le canal, il en retirera des profits indirects qui feront plus que payer l'intérêt de l'argent engagé dans l'entreprise, et assurément leurs chiffres ne sont pas exagérés. Je crains que mon honorable ami le sénateur de Kingston ne se soit fait tromper par un farceur, qui l'a induit en erreur en lui disant que le prix de la force motrice par cheval-vapeur est d'un dollar par année. Si l'honorable sénateur veut dépenser cinq sous pour se rendre par tramway à Hull, qui possède un des plus magnifiques pouvoirs électriques du Canada, il y constatera qu'on ne peut y vendre la force motrice à moins de quinze dollars par cheval-vapeur.

L'honorable M. SULLIVAN : Vous parlez là de la force électrique.

L'honorable M. OWENS : Mais la force hydraulique crée la force électrique.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Nous allons nous en servir.

L'honorable M. OWENS : Nous allons nous en servir par tout le Canada. Dans quelques années nos chemins de fer transcanadiens s'en serviront. Ce sera la force motrice du pays. L'honorable sénateur de Montréal connaît bien les avantages de la force hydro-électrique, produite par la vapeur ou par l'eau. Montréal ne peut pas en avoir trop.

L'honorable M. FORGET : On vend la force électrique à quatorze dollars et la force hydraulique, telle qu'elle sort du conduit, à quatre dollars et demi.

L'honorable M. OWENS : Nous la prenons telle qu'elle sort du conduit. Elle est vendue aux chutes Shawinigan, au fond des bois, à quatre dollars et demi. Si elle se vend là à un tel prix, combien se vendra-t-elle à Ottawa et dans les autres grands centres que le canal traversera ? Vous ne pouvez amoindrir la valeur de la force hydraulique. Cette force vaut de plus en plus chaque année, et, dans quelques années, elle constituera une des plus grandes richesses du pays, et comme cette voie doit être ouverte à travers une région riche en minérais, on y emploiera l'électricité pour la fonte de minerais et elle permettra de traiter des minerais inférieurs, qui autrement ne pourraient donner un rendement lucratif. Tout le long de cette route il y a une grande quantité de minérais qui pourraient être transportés par eau et qui aujourd'hui ne peuvent être transportés par chemins de fer. La voie projetée, au lieu de faire de la concurrence au chemin de fer canadien du Pacifique, servira à l'alimenter considérablement. Tous les matériaux et toutes les machines nécessaires à cette construction seront transportés par le chemin de fer canadien du Pacifique.

L'honorable M. FORGET : Le blé ne peut être tranporté par voie ferrée seulement, sans transbordement.

L'honorable M. OWENS : Comme le savent nos honorables amis de l'Ouest, cette région produira plus de blé qu'il pourra en être transporté par nos chemins de fer. Il ne nous faudra pas seulement nos chemins de fer, mais il nous faudra tous les canaux qui pourraient être exploités pour tarnsporter le blé de l'Ouest à un prix raisonnable. Ce canal contrôlera les taux de transport jusqu'à un certain point, de sorte que les cultivateurs du Nord-Ouest ne paieront pas un prix excessif pour faire transporter leur blé. Au fait, j'oserai dire que lorsque le canal sera terminé, la valeur des terres à blé doublera. Quelques sous de plus par boisseau de blé peuvent donner un profit. La culture du blé coûte si cher. Les cultivateurs ont peu de marge pour les profits qu'ils attendent de la culture de leurs terres. Chaque sou par boisseau qu'ils peuvent obtenir de plus que ce que coûtent la culture et le transport de leurs grains équivaut à un profit, et quand ce canal sera terminé, la réduction qui sera faite aux taux de transport leur permettra de faire de plus grands profits, et la valeur de leurs terres doublera.

L'honorable M. POWER : Pardonnez-moi. Est-ce que l'honorable sénateur tient compte du fait que le blé doit être transporté par chemin de fer jusqu'au lac Supérieur ?

L'honorable M. FORGET : Très bien.

L'honorable M. OWENS : Je n'oublie pas qu'il doit être transporté par chemin de fer jusqu'à la tête du lac Supérieur ; et cela répond à l'objection de l'honorable sénateur qui a dit que le canal projeté ruinera les chemins de fer. Tout ce que les trains de chemins de fer pourront faire ce sera de transporter les grains de la zone à blé à la tête du lac Supérieur.

L'honorable M. POIRIER : Et ils doublent leurs voies pour cette fin-là.

L'honorable M. OWENS : Tout ce qu'ils pourront faire ce sera de transporter le blé au lac Supérieur, d'où il sera transporté à bon marché aux ports de mer. Mon honorable ami sait qu'aujourd'hui les taux des chemins de fer sont réduits. Je crois que le prix du transport du blé de Fort-William à Montréal est de quinze sous par boisseau, et la réalisation du projet en question le ferait tomber à environ un sou et demi par boisseau.

L'honorable M. LOUGHEED : De quel endroit ?

L'honorable M. OWENS : De Fort-William à Montréal. L'honorable sénateur qui a présenté cette résolution a probablement voulu engager des capitalistes à construire des navires. Il a mentionné le prix de trois sous par boisseau. En faisant cela, il a prouvé qu'un navire ferait, en cinq jours, un profit de $6,000, en transportant du blé, sans parler de la cargaison de retour. Cette cargaison de retour comprise, le profit par voyage serait de $8,000 à $10,000, ce qui aurait pour effet de faire accroître le nombre des navires sur les lacs. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami de Kingston et d'autres honorables sénateurs ont demandé de combien la route se trouvera raccourcie ? La distance entre le lac Supérieur et Montréal par le canal de la baie Georgienne sera réduite de moitié. Je crois que la distance par le canal serait de 427 milles et sur tout cet espace il n'y aurait que 25 milles de canal. Vous pouvez dépenser des millions et des millions sur l'autre route sans en faire une voie de vingt pieds de profondeur. La nature a presque construit le canal projeté. Il y a là de magnifiques nappes d'eau navigables. Il ne faudrait y creuser qu'un canal de 25 ou 27 milles. Les cure-môles creuseront la rivière sur un espace de 50 à 55 milles. Nous ne parlons pas en aveugles du coût de l'entreprise. Les arpentages et les calculs ont été faits. Dans quelques jours les documents seront mis devant la Chambre. Nous ne parlons pas au hasard, et nous n'avons pas reçu nos renseignements de l'étranger. Nos ingénieurs, des hommes compétents, nous ont renseignés à ce sujet. L'honorable sénateur d'Halifax a dit qu'aucun Canadien n'a préconisé ce projet.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur de Kingston a dit cela.

L'honorable M. OWENS : L'honorable sénanteur de Kingston a dit cela ; mais je crois que plusieurs honorables sénateurs admettront que cela a été dit aussi par l'honorable sénateur d'Halifax. L'honorable sénateur a dû faire comme Rip Van Winkle. Il a dû dormir durant plusieurs années. Autrement il aurait su qu'il y a plusieurs années Walter Shanley, qui était un des ingénieurs des plus éminents de son temps, a exploré cette route en vue de la construction d'un canal de 14 pieds de profondeur ; mais ses estimations étaient très basses, comparées aux estimations d'aujourd'hui. Il a, je crois, estimé le coût du canal à $25,000,000 ou $30,000,000. Cela prouve qu'il n'a pas rencontré de difficultés physiques extraordinaires à surmonter, au point de vue du génie civil. L'honorable sénateur a dit que les hommes d'affaires ne s'occupaient pas de cette entreprise. Combien d'hommes d'affaires connaissent la question dans le pays ? Les hommes d'affaires qui ont du tact ne parlent pas de choses qu'ils ne connaissent pas. Plusieurs hommes d'affaires de Montréal sont favorables à la construction de cette voie et l'ont préconisée depuis plusieurs années. Il est vrai qu'ils ne sont pas allés par tout le pays faire des discours de husting relativement à cette voie. En tout cas, ils l'ont préconisée, et il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour voir comment nous aurons dans cette voie une ligne directe. Il est difficile de comprendre pourquoi cette voie est restée méconnue si longtemps, malgré ses magnifiques nappes d'eau profonde. On peut s'expliquer cela par le fait qu'on avait commencé à dépenser de l'argent sur la route du Saint-Laurent. Le Canada n'était pas ce qu'il est aujourd'hui.

Quand nous dépensions annuellement de $28,000,000 à $30,000,000, quelques-uns des hommes qui siègent aujourd'hui dans le parlement levaient leurs bras vers le ciel dans une sainte horreur et prophétisaient que nous marchions vers la banqueroute. Il n'est pas étonnant qu'ils ne se soient point occupés d'un projet comme celui qui nous est soumis aujourd'hui. Le Canada est un pays riche comparé à ce qu'il était il y a quelques années, et cette entreprise ne sera pas extraordinairement importante comparée aux ressources financières actuelles du pays, parce que même s'il devait coûter ce que disent des estimateurs portés à exagérer, même si aucun péage n'était exigé des bateaux, nous pourrions payer l'intérêt de l'argent dépensé dans sa construction en réduisant quelque peu nos dépenses actuelles. Mais, à proprement parler, le canal projeté ne coûterait pas un dollar au pays. Les revenus que nous donneraient les forces hydrauliques et ceux provenant d'autres sources feraient plus que payer l'intérêt de l'argent, et il ne serait que juste que le gouvernement exigeât des péages sur tous les canaux. Il n'a pas exigé des péages sur les canaux du Saint-Laurent parce qu'ils ne pouvaient rivaliser avec ceux des Etats-Unis. Mais cette raison ne pourrait s'appliquer à ce canal. Des péages y seront payés, et tout le blé pourra y passer. La route la plus courte et la moins dispendieuse pour se rendre à New-York, sera celle de la baie Georgienne, par voie d'Ottawa à Montréal, de Montréal à New-York. Cette route sera adoptée pour le tranpsort des produits de l'Ouest qui devront être consommés dans la ville de New-York et dans les états de l'Est. Les honorables sénateurs peuvent imaginer le peu de blé, destiné à l'exportation, qui prendra la route des Etats-Unis. Nous le transporterons tout à travers le Canada aux ports de mer canadiens. J'espère que les honorables sénateurs ne se laisseront pas effrayer par la menace que cette entreprise va coûter très cher au pays, parce qu'elle ne lui coûtera rien. L'honorable sénateur qui a présenté la mesure a expliqué cela clairement, et je n'insisterai pas sur ce point. J'espère que la Chambre comprendra que la question qui nous est soumise est une des plus importantes qui aient été soumises au peuple du Canada. Il s'agit de l'ouvrage le plus important pour le Dominion que nous ayons entrepris, et j'espère que le gouvernement va s'emparer du projet et le réaliser.

L'honorable M. BERNIER propose l'ajournement du débat à demain.

La motion est adoptée.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (32) intitulé : "Loi constituant en corporation la Banque de Vancouver."—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (68) intitulé : "Loi concernant l'Edmonton, Yukon and Pacific Railway Company."—(L'honorable M. Davis.)

Bill (70) intitulé : "Loi constituant en corporation la Saskatoon, Saskatchewan, Peace River and Dawson Railway Company."—(L'honorable M. Roy.)

Bill (99) intitulé : "Loi modifiant la loi de l'Immigration."—(L'honorable M. Scott.)

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.)

SENAT.

Séance du jeudi, 12 mars 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures p.m.

Prière et affaires courantes.

NOMINATIONS DE SENATEURS.

MOTION.

L'honorable M. DOMVILLE : Je propose :

Que la réponse à un ordre du Sénat, datée du 31 janvier 1908, et donnant les nominations au Sénat depuis la confédération, avec leurs dates; et aussi celles auxquelles ils ont cessé d'être sénateurs, soit imprimée.

Je fais cette motion pour avoir un registre public qui intéressera, j'en suis sûr, les amis des sénateurs disparus et aussi les amis des sénateurs qui disparaîtront à leur tour. J'ai cette liste de nominations sous les yeux. Les premiers sur cette liste sont John Hamilton; l'honorable Robert Masson; John Ross; Samuel Mills et ainsi de suite. Il n'est pas nécessaire de lire tous les noms de cette liste, et la Chambre peut considé-

rer cette liste comme ayant été lue. Ce sera, je crois, un digne hommage rendu à tous les honorables sénateurs passés et présents. La plupart de nous, sans doute, n'aiment pas à se bercer d'illusions. Nous sommes tous attachés à l'honneur. Nous tenons à ce que le public sache ce que nous avons été. Nous aimons tous à donner de la publicité à nos registres de famille. Quelques-uns parmi nous possèdent une très longue chaîne d'ancêtres. Nous sommes peut-être tous alliés par le sang, ou apparentés, vu que nous descendons tous d'Adam notre premier père. Jusqu'à un certain point nous sommes donc tous apparentés. J'allais ajouter une plaisanterie écossaise ; mais je m'aperçois qu'un honorable collègue commence à rire, et je m'abstiens. Quand les générations futures jetteront les yeux dans nos archives nationales, elles découvriront les noms des honorables sénateurs qui ont servi le pays honorablement; qui méritèrent l'estime de leurs amis et du public en général. On pourrait enregistrer les noms de ces sénateurs dans nos " Débats du Sénat ", et le seul moyen d'atteindre ce but est de proposer la motion qui est maintenant devant nous. Cette liste de sénateurs peut être insérée dans nos " Débats ", et elle sera là pour toujours.

L'honorable M. SCOTT : Pourquoi ne pas la faire imprimer comme un document sessionnel.

L'honorable M. DOMVILLE : Oui ; mais cette liste pourrait être insérée dans le compte rendu de nos " Débats ", et nous pourrions faire ensuite imprimer cette liste comme document spécial, si la chose convient à mon honorable ami.

L'honorable M. SCOTT : Je ne vois pas en quoi il serait utile d'insérer la liste des noms dans le compte rendu des " Débats ", si elle est imprimée séparément comme document et sessionnel. Ce document sessionnel serait une pièce d'archive moins encombrante que ne l'est le volume des " Débats ", qui est toujours considérable.

L'honorable M. DOMVILLE : Cette liste devrait être insérée dans le compte rendu des " Débats ".

L'honorable M. SCOTT : Non ; elle sera de sa nature l'un des documents sessionnels et imprimée comme tel.

L'honorable M. DOMVILLE : Et aussi dans le compte rendu des " Débats ".

L'honorable M. SCOTT : Non, non.

L'honorable M. DOMVILLE : Je veux bien me rendre à l'avis de mon honorable ami. Si tel est le vœu de la Chambre, je n'ajouterai rien de plus, si ce n'est de terminer en proposant ma motion, appuyé par l'honorable sénateur de Lauzon (l'honorable M. Bolduc).

L'honorable M. LANDRY : Si c'est un ordre donné par le Sénat, il devrait être renvoyé au comité mixte des impressions. On m'a fait observer que la réponse en question se rapporte seulement au Sénat ; mais nous imprimons des documents déposés devant les deux Chambres. La règle est de soumettre ces documents au comité mixte des impressions. Ce dernier fait ensuite un choix et recommande que tels et tels documents soient imprimés. Mais j'ignore si le comité mixte des impressions a fait ou non un rapport dans lequel il est question du document dont nous nous occupons présentement et je ne suis réellement pas sûr si nous ne discutons pas présentement un sujet dont le comité soit déjà saisi.

L'honorable M. ELLIS : L'honorable sénateur a proposé, lui-même, que ce rapport fût imprimé. S'il en est ainsi, je ne vois pas la nécessité de le renvoyer au comité des impressions ; mais s'il doit y être renvoyé, ce comité en disposera comme il le fait de tout autre document qui lui est soumis.

L'honorable M. LANDRY : Je tiens à savoir si cette réponse—ou liste des sénateurs—a été soumise déjà au comité des impressions, ou si ce comité a pris une décision sur ce sujet.

L'honorable M. ELLIS : Non.

L'honorable M. LANDRY : Il s'agit d'éviter d'entraver le travail du comité.

L'honorable M. ELLIS : Voici un document—la liste des sénateurs—qui a déjà été déposé devant la Chambre, et je présume que, sur une motion à cette fin, il sera renvoyé au comité des impressions. Ce comité s'assemblera demain matin, et il est possible qu'il aura à s'en occuper.

La motion et adoptée.

STATE LIFE INSURANCE COMPANY.

INTERPELLATION.

L'honorable M. CHOQUETTE :

1. Quel est le montant déposé par la compagnie dite " The State Life Insurance Company ", d'Indianapolis, N.-E.?
2. La compagnie a-t-elle fait rapport sur ses transactions des années dernières, au Canada?
3. Dans l'affirmative, combien a-t-elle de contrats d'assurance en force au Canada?
4. Combien de contrats d'assurance ont été passés au Canada par cette compagnie depuis qu'elle y fait affaires?
5. Quel est le nombre de ces contrats d'assurance maintenant expirés, et pour quelles raisons? Quel est le nombre de ceux résiliés et de ceux non émis, aussi, pour quelles raisons?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses que j'ai reçues du ministère sont comme suit :

1. Le dépôt fait par la compagnie dite " The State Life Insurance Company " et qui se trouve entre les mains du receveur général consiste en valeurs au pair se montant à $85,000.

2. Oui.

3. Le dernier état fourni par la compagnie comprend 174 contrats d'assurance en vigueur jusqu'au 31 décembre 1907 ; le montant assuré en vertu de ces contrats s'élève à $1,039,456, à l'exclusion des montants ré-assurés.

4. Le nombre de contrats d'assurance passés en Canada à partir du mois de mars 1904, ou du moment où elle a obtenu en premier lieu sa licence jusqu'au 31 décembre 1907, est de 420.

5. Entre mars 1904, et le 31 décembre 1907, le nombre de ces contrats expirés a été de 246, lesquels se décomposent comme suit, savoir : Par la mort, 4; par la remise de la police, 2; par le fait de la non livraison de la police, 47; par expiration, 170.

Le département des assurances n'est pas en état d'indiquer les raisons avec plus de précision.

LES HINDOUS A VANCOUVER.

L'honorable M. LOUGHEED : Avant que les ordres du jour soient appelés, puis-je appeler l'attention de l'honorable ministre dirigeant sur un télégramme qui a paru dans le " Free Press " d'hier soir ? Il est ainsi conçu :

Vancouver, C.-A., 11 mars.—Hier après-midi, le magistrat Williams a rendu jugement dans les causes de dix-huit hindous poursuivis pour avoir manqué de subir un examen relativement à leur éducation conformément à la loi provinciale dite " Natal Act ". Ils ont été déclarés coupables et condamnés à payer l'amende statutaire de $500, ou à douze mois d'emprisonnement.

L'avocat de la défense a donné avis qu'il en appellerait sans délai de cette sentence.

Je n'ai pas besoin, sans doute, d'attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait que ces Hindous, à leur arrivée en Canada, ne sont pas, en toute probabilité, en mesure de payer, chacun une amende de $500. Dans l'Inde, je le présume, du moins, ces pauvres immigrants seraient obligés de travailler toute leur vie pour gagner chacun cette somme. Je voudrais savoir de mon honorable ami ce que le gouvernement fédéral a fait, ou qu'est-ce qu'il se propose de faire relativement à cette poursuite. Le gouvernement adoptera-t-il à l'égard de ces Hindous la même ligne de conduite que celle qu'il a adoptée à l'égard d'immigrés japonais arrêtés également en vertu de la loi dite " Natal Act ". Dans le cas des Japonais, le gouvernement donna instruction à un avocat de défendre ceux-ci. Si le gouvernement a agi pareillement à l'égard des prisonniers hindous, quelles sont les instructions données à cette fin ?

L'honorable M. SCOTT : Le gouvernement ne s'est pas encore occupé de cette dernière affaire, et je ne puis dire ce qui sera fait. J'ai lu, moi-même, le télégramme ; mais je n'ai pas eu depuis l'occasion de le discuter.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable sénateur sera-t-il assez bon de communiquer à la Chambre les renseignements qu'il obtiendra ?

L'honorable M. SCOTT : Non, à moins que le gouvernement n'arrive à une conclusion relativement à cette affaire. Cette cause des Hindous a été déférée à la cour d'Appel, et nous permettons à cette cour de régler cette question.

L'honorable M. LOUGHEED : Dans le cas des Japonais, le gouvernement a donné instruction à un avocat de se charger de cette cause, et les services de cet avocat seront payés par le gouvernement. Or, si l'on a jugé qu'il était raisonnable d'agir ainsi à l'égard d'étrangers, ne l'est-il pas davantage à l'égard de sujets relevant comme nous de la couronne britannique ?

L'honorable M. SCOTT : Les deux cas ne sont pas identiques. Pour ce qui regarde les Japonais nous avons conclu un traité avec le Japon, et le gouvernement canadien est tenu d'accorder aux immigrés japonais la protection à laquelle ils ont droit en vertu de ce traité. Du reste, nous sommes d'autant plus intéressés à faire respecter ce traité que nous avons entamé de nouvelles négociations avec le Japon pour améliorer davantage nos relations avec ce pays. Dans ces circonstances, le devoir du gouvernement fédéral est de protéger les Japonais actuellement poursuivis.

L'honorable M. DOMVILLE : Je ne puis comprendre pourquoi les Hindous sont exclus du Canada. Pourquoi ne pas désavouer immédiatement le "Natal Act"? Il fut un temps où le gouvernement anglais importait des cargaisons de "Coolies"—comme les indous étaient alors appelés—dans les colonies de Demarara, Trinidad et la Guyane anglaise. Les plantations de canne à sucre n'auraient pu être exploitées avec succès sans une main-d'œuvre à vil prix. Il est temps que le Canada étudie la question de savoir s'il est prêt à recourir à cette main-d'œuvre, ou si les syndicats et les monopoles doivent dominer ; ou si les masses ne doivent pas avoir leur mot à dire sur cette question du travail. Nous ne devons pas nous arrêter à ce que nous pouvons penser comme juges, parce que nous sommes faillibles comme le sont tous les hommes ; nous avons atteint un âge quelque peu avancé, et les idées du passé ont encore des racines profondes en nous. Nous sommes peut-être moins lucides que nous l'étions il y a trente ans, et si nous voulions soutenir, aujourd'hui, les opinions que nous avions alors, nous ne serions plus de notre temps, parce que tout se transforme si vite. Ainsi, au lieu de jouer avec la présente question, ne vaudrait-il pas mieux en venir à une décision sur ce qui devrait être fait. Nous sommes une partie intégrante de l'empire britannique ; nous faisons planer au-dessus de nos têtes le drapeau britannique ou l'"Union Jack" ; nous faisons entendre le cri de l'impérialisme quand la chose nous convient ; nous nationalisons les plaines d'Abraham et réunirons sur ces plaines 20,000 hommes de troupes pour commémorer un glorieux événement de l'histoire de notre pays ; nous invitons le Prince de Galles à prendre part à cette célébration comme preuve de nos relations étroites avec la mère patrie. Or, en présence de tous ces faits, pourquoi exclurions-nous du Canada nos co-sujets britanniques de l'Inde ? Ne voudrions-nous pas que l'Inde travaillât elle-même, pour nous si des troubles éclataient ? Ne maintenons-nous pas tous ces Rajahs de l'Inde avec chacun une armée commandée par des officiers anglais ? Et s'il survenait des complications générales menaçant la souveraineté anglaise dans l'Inde, les armées des Rajahs seraient autant d'armées qui défendraient cette souveraineté. Dans ces circonstances; en présence du fait que nous supportons les princes indiens et reconnaissons qu'ils sont nécessaires au maintien de l'empire, n'est-il pas tout à fait contraire aux intérêts britannique que nous excluions du Canada les sujets britanniques de l'Inde ? C'est pourquoi je suggère à l'honorable ministre dirigeant ou au gouvernement, de désavouer le "Natal Act" de la Colombie-Anglaise en tant qu'il se rapporte aux sujets de l'empire britannique. Que l'on s'oppose à l'immigration d'assassins ou de cette classe d'hommes toujours prêts à se servir du poignard, je comprends cette opposition et je l'approuve; mais que l'on veuille exclure du Canada des Hindous ou plutôt des "Coolies" ou indiens de l'orient, c'est ce que le Sénat devrait prendre en considération sans se laisser influencer par nos unions ouvrières, comme la chose arrive dans la Chambre des communes où cette influence des unions ouvrières embarrasse les deux partis politiques. Le Sénat en abordant une question de cette nature pourrait soulager les deux partis politiques des Communes, et arriver à une solution. Si l'influence du Sénat vaut quelque chose, il devrait l'employer à persuader le gouvernement que son devoir est de mettre immédiatement le veto sur le "Natal Act", et d'en finir avec cette loi.

Le PRESIDENT : Cette discussion dépasse la limite de notre règlement.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une troisième fois :

Bill (21) intitulé: Loi concernant la compagnie dite "The British Yukon Railway Company".—(L'honorable M. Belcourt).

Bill (P) intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick.—(L'honorable M. Costigan.)

Bill (K) intitulé: Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental.—(L'honorable M. DeVeber.)

Bill (W) intitulé: Loi modifiant la Loi de naturalisation.—(L'honorable M. Scott.)

LOI DES CHEMINS DE FER (BILL)

La Chambre se forme en comimté général pour examiner le rapport du comité des chemins de fer auquel a été renvoyé le bill (3) intitulé : " Loi portant modification de la loi des chemins de fer."

(En comité.)

Le PRESIDENT DU COMITE : Le bill n° 3 a été déféré au comité spécial des chemins de fer rapporté à la Chambre, et celle-ci, sur une motion, a renvoyé ce rapport avec le bill au comité général. Je crois que la question qui se pose maintenant est celle de la prise en considération du rapport du comité des chemins de fer ,tel que soumis à la Chambre.

L'honorable M. YOUNG : En opposition au bill ?

Le PRESIDENT DU COMITE : Non. Le bill a été déféré à un comité permanent.

L'honorable M. YOUNG : Accompagné d'une recommandation.

Le PRESIDENT DU COMITE : Le comité permanent a discuté le bill et fait rapport à la Chambre, et celle-ci a renvoyé ce rapport à un comité général. La question principale est maintenant la prise en considération du rapport du comité permanent.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. YOUNG : Le bill n'a-t-il pas été renvoyé également au comité ?

Le PRESIDENT DU COMITE GENERAL : Je parle de ce qu'a fait la Chambre. La question maintenant posée est celle-ci: Le rapport du comité sera-t-il adopté ?

L'honorable M. BEIQUE : Comme la présente question est très importante, et qu'elle a déjà fait, au cours des dernières années, le sujet de plusieurs bills adoptés par la Chambre des communes et rejetés par le Sénat, je crois qu'il est à propos d'exposer aussi brièvement que possible, mais d'une manière aussi complète qu'il est nécessaire de le faire, les raisons que nous avons de modifier la présente proposition de loi comme l'a suggéré le comité auquel elle a été déférée, ou comme le Sénat jugera finalement à propos de l'amender. Je tiens tout d'abord à appeler votre attention sur ce point—qu'en vertu de la loi générale des chemins de fer, telle qu'adoptée en 1903, le parlement créa une commission des chemins de fer, cette commission devant être aidée par des experts ou spécialistes; son objet étant de protéger les intérêts généraux du pays ; puis de protéger dans une certaine mesure les chemins de fer dans l'intérêt du commerce, ainsi que la vie humaine. L'article 30 de la loi des chemins de fer, chapitre 37, statuts revisés de 1906, est ainsi conçu :

30. La commission peut rendre des ordonnances et établir des règlements,—

(a) pour limiter la vitesse avec laquelle les trains et locomotives des chemins de fer peuvent passer dans toute cité, ville ou village, ou dans toute classe de cités, villes ou villages désignés dans un règlement, ou, si la commission le juge à propos pour limiter cette vitesse dans certaines parties de toute cité, ville ou village, et pour permettre une autre vitesse dans d'autres parties.

Cet article confère à la commission le pouvoir de limiter la vitesse des trains comme elle le juge à propos ; mais on a cru qu'il fallait faire un pas de plus au sujet des parties populeuses des cités, villes ou villages, et à cette fin, une importante disposition fut insérée dans l'article 227 de la loi des chemins de fer, 1903, qui est devenu l'article 275 du chapitre 37 des Statuts revisés de 1906. Le parlement, je le répète, crut devoir faire un pas de plus relativement à la vitesse. Il chargea la commission de la responsabilité de rendre dans certains cas particuliers, une ordonnance autorisant un chemin de fer, si ses propriétaires le désirent, à traverser une cité, ville ou village à une vitesse de plus de dix milles à l'heure. En d'autres termes, la loi des chemins de fer a limité, comme règle générale, à dix milles à l'heure la vitesse des trains à travers les parties populeuses des villes et vilages, à moins que la commission en décide autrement. Le parlement a fait cette législation parce que, d'après ce que je comprends, il désirait protéger la vie humaine, et voulait mettre sous la responsabilité de la commission

des chemins de fer certains cas particuliers considérés comme dangereux. C'est pourquoi l'article 275 de la loi des chemins de fer—qui renchérit jusqu'à un certain point sur l'article 30 de la même loi, fut rédigé dans les termes suivants :

Nul train ne peut traverser la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission.

La Chambre remarquera que la vitesse dans cet article est limitée à dix milles à l'heure dans tous ces cas, sauf dans deux, savoir : à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission. Cette disposition, suivant moi, est sage, et je ne sache pas qu'aucune raison n'ait été donnée contre son adoption ou pour la faire retrancher. Je ne sache pas, non plus, que les compagnies de chemins de fer s'en soient jamais plaints, et elle a eu assurément, pour effet de protéger la vie humaine en empêchant les trains de chemins de fer de marcher à une vitesse de vingt ou trente milles à l'heure dans les parties populeuses des cités, villes ou villages, même si la voie n'était pas clôturée. La Chambre des communes voulant régler un autre point—non la vitesse des trains dans une cité où la voie a été clôturée, mais voulant soumettre à un règlement les croisements de la voie publique— a eu cette idée—qu'il fallait révoquer l'article 275 de la loi des chemins de fer ,et c'est ce qu'elle a fait par le bill qui est présentement devant nous, comme par les bills similaires déférés au Sénat dans deux ou trois autres occasions.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur voudrait-il nous dire sous quel rapport l'article 275 de la loi des chemins de fer est défectueux.

L'honorable M. BEIQUE : Je ne propose pas que cet article soit retranché, et je ne dirai pas sous quel rapport il est défectueux puisque j'approuve cet article dans tout ce qu'il décrète, et je tiens à le conserver. Le rapport qui est maintenant devant nous le maintient tel qu'il est, et lui ajoute seulement une disposition qui ne se rapporte aucunement à cette partie de la loi des chemins de fer, mais seulement aux croisements de la voie publique. La forme sous laquelle l'article 275 du présent bill a été soumis au Sénat, est comme suit :

1. Est abrogé l'article 275 de la Loi des chemins de fer et remplacé par l'article suivant:

(275) Nul train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie publique, au passage à niveau, ne soit protégée comme il convient, ou à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et ordres du Conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

(2) La compagnie a jusqu'au premier jour de janvier mil neuf cent neuf pour se conformer aux dispositions du présent acte.

Pour ma part, je m'oppose au présent bill tel qu'il est rédigé, premièrement, parce qu'en voulant régler la question des croisements de voie publique, il révoque les dispositions de l'article 275, qui limitent la vitesse à dix milles à l'heure si la voie ferrée au passage à niveau n'est pas convenablement clôturée. Or, c'est une matière tout à fait différente. Quant à moi, je suggère que l'article 275 soit maintenu tel qu'il est dans la loi des chemins de fer. Puis, je m'oppose encore au présent bill, tel qu'il est rédigé, pour cette autre raison : qu'au lieu de laisser à la commission le soin de décider comment, dans tous les cas, le croisement de la voie publique sera protégé, il laisse ce soin à un jury, et sur ce point, je ne cherche pas à protéger les compagnies de chemins de fer; je cherche à protéger le public en général, parce que c'est une question qui ne doit pas être laissée ouverte à la discussion, mais il faut qu'elle soit réglée d'avance. Les compagnies de chemins de fer devraient être obligées de protéger les croisements de voie publique et il faut les tenir responsables des accidents si ces croisements ne sont pas protégés conformément à la décision des experts employés par la commission. Si cette décision était laissée à un jury, il y aurait naturellement, une décision de jury dans chaque cas particulier. Dans un cas, par exemple, un jury déciderait que telle chose est une protection convenable ; dans une autre partie du pays, le jury décide-

rait que la même chose ne serait pas une protection suffisante, et il s'ensuivrait une confusion de décisions auxquelles des matières de cette nature ne devraient pas être soumises. Il me semble donc, que le parlement devrait adopter une législation à l'effet d'obliger la commission des chemins de fer de prendre sous sa responsabilité toutes ces questions de détail et de les régler le plus promptement qu'elle le pourra en prescrivant avec précision et équité la manière dont ces croisements devront être protégés dans tous les cas qui se présentent. Une autre défectuosité du bill, c'est qu'il permet d'appliquer la même règle à quelques deux mille cinq cents croisements qui existent d'une extrémité à l'autre du pays. Il permet d'appliquer la même règle à chaque instant d'une journée de vingt-quatre heures, bien qu'il soit connu qu'une vitesse pouvant être dangereuse durant douze heures d'une journée, ne l'est pas à d'autres heures sur certains points. Le bill est encore défectueux sous cet autre rapport que, tel qu'il est rédigé, il n'atteindra pas son but, et cela pour la raison suivante....

L'honorable M. YOUNG : Vous parlez maintenant du bill tel qu'il a été adopté par la Chambre des communes ?

L'honorable M. BEIQUE : Oui, d'après le bill, le train est soumis à trois conditions : la première condition dit ceci : à moins que la voie publique, au passage à niveau, ne soit protégée comme il convient. Or, c'est une question qui sera laissée au jury, et la deuxième condition ajoute : ou à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission en vigueur à ce sujet. Sous la troisième condition, la commission pourra en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle jugera à propos. Permettez-moi d'appeler d'abord votre attention sur le fait que, d'après cette dernière phrase, la vitesse sera limitée à dix milles à l'heure en descendant. La commission ne pourrait accorder la permission d'outrepasser cette limite de vitesse à quelques conditions que ce soient. Mais le point sur lequel j'attire présentement l'attention se trouve dans la condition suivante : " Ou à moins que la voie publique, au passage à niveau, ne soit protégée comme il convient, ou à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet ". Je dis que cette condition n'ajoute réellement rien de nouveau à la loi actuelle. D'après la loi des chemins de fer de 1903, ainsi que d'après la loi des chemins de fer de 1888, toutes les compagnies de chemins de fer étaient tenues de fournir des plans au comité du Conseil privé et obtenir de ce dernier une ordonnance approuvant ces plans —ceux-ci devant indiquer tous les croisements de voie publique. Ainsi, il existe, donc, aujourd'hui, des ordonnances—ce sont, si vous le voulez, des ordonnances générales—qui s'appliquent à tous les cas de croisement. Ce sont des ordonnances générales qui s'appliquent à chaque chemin de fer. Il s'ensuit qu'une compagnie de chemin de fer, si le présent bill est adopté, serait en état de prouver qu'elle s'est conformée à la loi en existance et aux règlements établis, et que, conséquemment, le bill ne pourrait atteindre son but. Ce que nous devrions faire, ce serait d'obliger la commission des chemins de fer de rendre une ordonnace s'appliquant à chaque croisement. Cette ordonnance empêcherait les compagnies de chemins de fer de prétendre qu'elles se sont conformées à la loi générale des chemins de fer en se conformant aux ordonnances générales rendues dans le passé. C'est pourquoi je suis arrivé à la conclusion que le rapport du comité est défectueux sous ce rapport. Il a été rédigé naturellement à la hâte, et son auteur s'est guidé d'après la rédaction du bill primitif. C'est pour cette raison que je veux proposer que le paragraphe 3 du rapport du comité permanent soit amendé de manière qu'il se lise comme suit :

3. Nul train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu et protégé, en conformité d'une ordonnance, d'une règle et des directions du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet, ou à moins qu'une permission d'accroître cette vitesse ne soit accordée par la commission. La commis-

sion peut en tous cas établir telle limite de vitsse qu'elle juge à propos.

Dans le rapport que vous trouverez à la page 206 du journal de la Chambre, vous lisez le texte suivant :

Nul train ne traverse une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un vilage, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce passage à niveau, ne soit construit comme il convient, et ensuite régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et directions du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet.

Or, cette dernière rédaction èst défectueuse, parce qu'elle dit : "En conformité des ordonnances, règles et directions du comité des chemins de fer". Je suggère que cette phraséologie soit amendée de manière qu'elle se lise comme suit : "En conformité d'une ordonnance, d'une règle et des directions, du comité des chemins de fer". Par cette modification les croisements ne seront pas régis par les ordonnances générales mentionnées dans l'autre rédaction.

L'honorable M. SCOTT : Ainsi, la loi ne serait pas appliquée tant qu'une ordonnance spéciale n'aurait pas été rendue par la commission des chemins de fer.

L'honorable M. BEIQUE : La vitesse restera réduite jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné.

L'honorable M. CLORAN : Dois-je comprendre, d'après ce que vient de dire l'honorable sénateur, que la commission sera obligée de rendre une ordonnance spéciale concernant chaque croisement ?

L'honorable M. BEIQUE : Oui, en réalité.

L'honorable M. CLORAN : Vous aurez alors besoin de nommer des commissaires adjoints.

L'honorable M. BEIQUE : La deuxième condition dans le rapport du comité dit :

Ou à moins que ce passage à niveau ne soit protégé comme il convient et en conformité des ordonnances, règles et directions de la commission; ou à moins qu'une permission d'accroître cette vitesse ne soit accordée par un règlement ou une ordonnance de la commission.

J'attire votre attention sur ce point—que cette dernière rédaction fait une différence entre les mots : "ne soit régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et directions du comité des chemins de fer"—et que "les croisements ne soient convenablement protégés conformément à ces ordonnances, etc."

Cette différence créérait une très grande confusion, et, pour ma part, bien que je sois homme de loi, je me perds à vouloir en comprendre la signification. C'est pourquoi, dans l'amendement que je vais soumettre, je réduis tout à une seule condition, de manière que l'article se lise comme suit :

3. Nul train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu en conformité d'une ordonnance, d'une règle et des directions du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet.

C'est beaucoup plus court. Par ce changement la même chose n'est pas répétée ; la disposition de la loi devient beaucoup plus forte. On ne pourra, par cette rédaction, soulever la question de savoir si la protection établie dans un cas est différente de celle créée dans d'autres cas. La cour et le jury seront tenus de décider dans chaque cas si, au moment de l'accident, le croisement à niveau est protégé en conformité de la décision de la commission des chemins de fer. La compagnie de chemin de fer sera tenue, avant de pouvoir outrepasser une vitesse de dix milles à l'heure sur un croisement à niveau, d'obtenir une ordonnance de la commission des chemins de fer prescrivant la manière dont ce croisement devra être protégé, et de s'y conformer ; si non, elle sera tenue responsable des accidents. La compagnie sera tenue, si elle ne peut se conformer à cette ordonnance, d'obtenir, dans l'intervalle, de la commission la permission d'excéder cette vitesse, pendant un certain temps fixé, soit pendant les vingt-quatre heures d'une journée, ou soit pendant certaines heures de la journée. Les cours ou les jurés, naturellement, auront à décider si la compagnie s'est conformée aux exigences de la commission. Si elle ne s'y est pas conformée, la compagnie de chemin de fer ne pourra pas alors, pour se justifier, invoquer une loi rédigée comme l'est le bill qui est maintenant devant nous, et déclarer que son croisement était convenablement protégé.

En effet, sous l'empire d'une loi telle que le bill qui est maintenant devant nous, s'il n'est pas modifié, il sera toujours possible aux compagnies de chemins de fer de prétendre que bien que leur croisement ne fût pas protégé en conformité de l'ordonnance de la commission, ce croisement était convenablement protégé. C'est pourquoi je prétends qu'il importe de modifier la rédaction du bill de manière à diminuer autant que possible, sur ce point, toute cause de procès ou de contestation. Avant de proposer mon amendement, je désire exposer les faits tels que je les comprends.

La présente question est d'une importance considérable. Il est reconnu qu'il y a dans le pays deux mille-cinq-cents croisements à niveau des rails auxquels s'appliquera le présent bill.

L'honorable M. FERGUSON : D'où mon honorable ami a-t-il tiré ce renseignement?

L'honorable M. BEIQUE : Ce chiffre a été fourni au comité par les compagnies intéressées. Je sais qu'il n'est pas régulier de mentionner ce qui a eu lieu dans le comité, mais le présent bill étant d'intérêt public, je crois devoir agir comme je le fais présentement. Les faits exposés au comité ont été publiés le jour suivant dans le 'Free Press' et ils ont été aussi incorporés dans le rapport de l'enquête faite par un comité de la Chambre des communes, en 1906. Les faits exposés alors appuient le raisonnement que je viens de présenter. Ces faits sont les suivants. M. Chrysler, qui comparaissait pour la compagnie du Grand Tronc :

Objecta que le bill tel qu'adopté par les Communes, obligerait les compagnies de chemins de fer d'exécuter des changements sur un très grand nombre de leurs passages à niveau dans l'espace d'une année, ou de choisir l'alternative de réduire la vitesse de leurs trains. Il prétendit que la loi actuelle et les pouvoirs conférés à la commission des chemins de fer donnaient au public toute la protection désirable.

Il serait, en outre, impossible d'accorder la protection demandée par le bill, durant l'année spécifiée. Dans plusieurs cas, il faudrait changer la voie ferrée, parce qu'il serait nécessaire de construire soit un tunnel en dessus du croisement, ou un tunnel souterrain. Ce travail exigerait des années. L'autre alternative obligerait les compagnies de poser des barrières desservies par des gardiens. Cette deuxième alternative exigerait aussi des années pour exécuter convenablement ce changement.

Puis la durée des voyages serait accrue.

M. Chrysler fit aussi remarquer que la distance requise pour commencer à réduire la vitesse d'un train de voyageurs était de deux milles. Or, si le bill était adopté sous sa forme actuelle, il en résulterait que le temps requis pour faire circuler le train de Montréal à Toronto, et *vice versa*, qui est actuellement de sept heures et demie, serait accru jusqu'à treize heures. Un autre point important, c'est que la réduction de la vitesse des trains rapides priverait les chemins de fer canadiens d'une grande partie du trafic des viandes fraîches et des fruits qui prendrait la route des Etats-Unis. M. Chrysler fit encore remarquer que les trains de bestiaux se rendaient maintenant à Montréal dans vingt-quatre heures. Si le bill était mis en vigueur, il serait impossible d'obtenir ce résultat; il faudrait faire sortir des wagons les bestiaux, les nourrir et leur procurer de l'eau, ce qui aurait pour effet de détourner ce trafic au bénéfice des chemins de fer des Etats-Unis qui ne se trouveraient pas entravés par des règlements semblables. Il faudrait aussi réduire la longueur des convois de fret.

Ce qui entraînerait une forte dépense.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique possède 1,375 croisements à niveau, et la compagnie du Grand-Tronc en a 787, qui, tous, seraient atteints par le bill. L'installation de barrières et l'entretien coûteraient au moins mille dollars par année, chacune. De sorte que les difficultés du problème que les compagnies de chemins de fer auraient à résoudre sont évidentes. Le fait est que l'adoption du bill imposerait à ces compagnies une dépense d'au moins $50,000,000.

M. Chrysler prétendit que cette question devait être laissée à la commission des chemins de fer—composée d'hommes qui connaissent ce qu'ils ont à faire. Dans l'ouest des villages se sont formés immédiatement après la construction des chemins de fer qui traversent cette région. Or, dans ces cas, ajoute M. Chrysler, les municipalités devraient supporter une partie des frais à encourir pour établir une protection telle que requise par le bill.

Le sénateur Davis fit observer que les compagnies de chemins de fer avaient fait tout l'argent qu'il y avait à faire à même les villages par la vente de lots de ville.

Témoignage d'experts en chemins de fer.

M. G. A. Mountain, ingénieur en chef de la commission des chemins de fer, déclara que la commission était en train d'étudier le problème de la protection à donner aux croisements de chemins de fer. Durant les trois dernières années, ses officiers ont fait l'exament de 503 passages à niveau des rails et fait rapport sur cet examen. Pour la plupart de ces passages, la commission a ordonné la pose de cloche d'alarme, de barrières, ou la construction de tunnels sous la voie.

L'installation d'une cloche d'alarme coûte environ $300; et la pose d'une barrière double, environ $700, tandis que l'entretien et la garde de cette barrière coûtent $1,000 par année. Comme exemple de ce que coûterait l'application du bill, M. Chrysler cita le cas du tunnel de la rue Banks, dans la cité d'Ottawa, qui coûte $75.000.

Dans le cas de tous les nouveaux chemins de fer les plans des croisements de la voie publique sont soumis aux autorités municipales, ou aux autorités du village, et la compagnie de chemin de fer ne peut construire un croisement tant qu'elle n'a pas obtenu de ces autorités la permission de le faire. Plus d'une fois, des municipalités se sont opposés aux plans, et dans plusieurs cas, ces plans ont été modifiés. Avec le personnel actuel de la commission, il faudrait à celle-ci plusieurs années pour faire l'examen de tous les passages à niveau; mais le nombre des passages inspectés s'accroît tous les ans. Chaque croisement doit être traité d'après sa nature particulière.

M. Dillinger, officier employé par la commission pour le service du trafic, a déclaré que réduire la vitesse d'un train de voyageur, à une allure de dix milles à l'heure entraîne, au moins, une perte de temps estimée à trois minutes, tandis que pour les trains de fret la perte de temps est deux fois plus grande. Avec les quatre-vingt-dix croisements qu'il y a entre Montréal et Toronto, la durée de ce trajet serait accrue de quatre à cinq heures pour les trains de voyageurs.

L'application du bill mettrait en danger un contrat impérial.

M. Charles Drinkwater, parlant au nom de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, fit remarquer que sa compagnie tenait sur sa route un train rapide—" l'Overseas Limited "— en concurrence avec la route du canal de Suez jusqu'à l'orient. Ce train rapide était d'abord classé comme traversant le continent dans l'espace de 100 heures; puis son accroissement de vitesse réduisit ce chiffre à 84 heures, et, aujourd'hui, la durée de cette traversée n'est plus que 72 heures. Or, si on obligerait ce train de réduire sa vitesse à 10 milles à l'heure sur les passages à niveau, il lui faudrait reprendre son premier horaire de 100 heures, et le résultat inévitable serait la perte du contrat du transport de la malle britannique de l'orient.

Voilà des faits qui ont été soumis au comité du Sénat et qui le furent aussi à la Chambre des communes en 1906. Il ressort de ces faits que la présente question est de la plus haute importance, non seulement pour les compagnies de chemins de fer, mais aussi au point de vue de la protection de la vie humaine. Pour ma part, je ne suis aucunement influencé par la considération des frais que fera encourir une législation comme celle dont il s'agit présentement. Ces dépenses devront être supportées par les compagnies de chemins de fer—ce qui veut dire par le public en général. Ces dépenses devront être imposées d'une manière raisonnable, et compatible avec les intérêts généraux du pays, et je suis convaincu que tout le travail à faire en conformité du présent bill ne pourra être exécuté dans l'espace de douze mois. L'ingénieur en chef au service de la commission des chemins de fer et d'autres personnes compétentes ont déclaré dans leurs témoignages que la chose ne peut être faite dans un aussi court espace de temps, puisqu'il a fallu plus de trois années à la commission pour mettre 503 croisements en conformité avec la loi, et si elle a sous sa juridiction 2,500 croisements, elle ne pourra certainement pas en finir avec eux dans l'espace de trois ans. Nous devrions donc rendre le présent bill aussi efficace que possible, en nous maintenant dans les limites de ce qui est raisonnable et pratique. Nous devrions obliger la commission de procéder aussi vite que possible et de voir à ce que les compagnies de chemins de fer accordent autant de protection qu'il est possible d'en accorder sur tous leurs croisements à niveau. Je propose donc que le paragraphe 3 du rapport soit amendé de manière qu'il se lise comme suit :

3. Nul train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu et protégé, en conformité d'une ordonnance, d'une règle et des directions du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission en vigueur à ce sujet, ou à moins qu'une permission d'accroître cette vitesse ne soit accordée par la commission.

L'honorable M. FERGUSON : Je suis entièrement d'accord avec l'honorable sénateur de De Selaberry, et j'approuve ce qu'il nous a dit en commençant ses remarques. Je ne puis de mémoire répéter ses propres paroles; mais il nous a fait comprendre que le devoir du Sénat, s'il rejetait un bill comme celui qui est maintenant devant nous, et qui a été adopté déjà trois fois à l'unanimité par la Chambre des communes, serait d'exposer très clairement au public ses raisons, afin que ce dernier pût juger lui-même, si notre conduite est juste ou injuste, si nous faisons bien d'opposer ainsi le jugement du Sénat à celui des représentants du peuple dans la Chambre des communes. Je suis d'avis que, si le Sénat mutile le bill de manière qu'il vaudrait autant le rejeter tout à fait, il doit donner des raisons qui justifient sa conduite. Comme je l'ai dit, ce bill a été adopté déjà trois fois par les Communes sous la forme qu'il a maintenant. Cette question

des croisements à niveau a été soumise à un comité spécial de la Chambre des communes composé : M. Lemieux, actuellement directeur général des Postes; M. Aylesworth, actuellement ministre de la Justice; M. Emmerson, ci-devant ministre des Chemins de fer; M. McDonald, de Pictou ; feu M. Stockton, et MM. Lennox et Lancaster. Tous sont d'éminents avocats. Quatre appartiennent à la droite et trois sont des membres de la gauche. Comme l'honorable sénateur de De Salaberry nous l'a dit, toutes les raisons, tous les arguments, tous les faits ont été mis devant ce comité par les autorités des chemins de fer, et le résultat a été le bill connu sous le nom de bill Lancaster. La Chambre des communes l'a adopté trois fois à l'unanimité, et le Sénat en est maintenant saisi. J'ajouterai que le bill fut préparé sous sa présente forme non par M. Lancaster, mais par l'honorable M. Emmerson. Plusieurs projets furent d'abord rédigés; mais c'est celui de M. Emmerson qui fut accepté. Il le fut même unanimement par les membres distingués qui composaient le comité. Ce dernier en fit rapport, il y a deux ans, à la Chambre des communes qui, à son tour, l'acepta unanimement. Il a été depuis adopté deux autres fois par la même Chambre, et deux fois rejetés par le Sénat. M. Emmerson fit, il y a un an, les observations suivantes sur le sujet :

Nous avons cru que l'intérêt public exigeait que les croisements à niveau fussent mieux protégés qu'ils ne l'étaient, et il nous a semblé que, dans les présentes conditions, aucune meilleure disposition ne pouvait être adoptée que celle contenue dans la présente proposition de loi. On ne saurait manquer de reconnaître que tous les ans, tous les mois, toutes les semaines même, de très nombreux accidents arrivent sur les croisements à niveau des rails, et l'on a cru qu'il était à propos de prendre des mesures remédiant à cet état de choses. Le comité, en conséquence, a rédigé la présente proposition de loi, qui fut acceptée unanimement par la Chambre des communes. De fait, bien que le bill eût pour promoteur un simpe membre de la Chambre des communes, il fut accepté par le gouvernement comme faisant partie du bill que ce dernier proposa en amendement à la loi des chemins de fer; mais le bill arriva au Sénat aux dernières heures de la session, et ce dernier refusa de l'accepter. Il ne m'appartient pas de mettre en doute la sagesse du Sénat dans cette circonstance; mais il est, semble-t-il, de l'intérêt public qu'une loi de cette nature soit adoptée.

Ces remarques furent faites une année après que le bill eût été adopté la première fois par la Chambre des communes. Cette année-ci, il a été présenté de nouveau dans les communes, et après un long discours prononcé par M. Lancaster à l'appui de cette mesure, le ministre des Chemins de fer a fait les observations suivantes :

La question des croisements à niveau et de leurs dangers s'impose à notre attention, vu les accidents qui arrivent sur ces croisements en Canada, bien qu'ils ne soient pas plus fréquents, ici—pour ne pas dire moins fréquents —que dans les autres pays. La question des transports est d'une grande importance, et les modes employés pour transporter les voyageurs dans toutes les directions intéresse des plus le public. Mais ce qui importe le plus, suivant moi, est la protection à laquelle la vie humaine a droit. Quelques-uns peuvent considérer cette question comme une petite affaire; mais ce n'est pas une petite affaire. Nous avons dans les districts ruraux—abstraction faite de tout ce qui est concerné dans le présent bill—plusieurs croisements très dangereux. Tout membre du Sénat sait qu'il y a dans son propre district un ou plusieurs croisements dont l'approche est très dangereuse pour le public. Ce serait, sans doute, exiger trop que d'insister pour que tous ces croisements soient immédiatement protégés comme il convient. J'aprouve, toutefois, cordialement l'idée de procéder graduellement sur ce sujet, et de s'occuper d'abord des parties populeuses du pays, telles que celles des cités, villes et villages. Mais en m'exprimant dans ce sens, je ne désire aucunement empiéter sur les droits des compagnies de chemins de fer. Nous avons maintenant une commission des chemins de fer et le nombre de ses membres devrait être augmenté. Il est prouvé que les devoirs qui incombent à cette commission sont déjà si onéreux et si nombreux que ses membres n'ont pu les remplir. Or, si nous déférions cette question des croisements à cette commission sans accroître le nombre de ses membres, nous ne ferions que la surcharger injustement de travail. Mais c'est l'intention du gouvernement d'augmenter, avec l'approbation de cette Chambre, le nombre des membres de cette commission, et de voir à ce que les plaintes portées contre les croisements soient soumises à la décision de cette commission, ainsi qu'aux ordonnances encore en vigueur de l'ancien comité du Conseil privé, afin d'éviter certaines injustices pouvant être autrement commises. Je ne désire pas parler plus longuement sur ce sujet. J'ajouterai seulement que j'approuve le présent bill, et que je consentirai à ce qu'il soit lu une deuxième fois sans le renvoyer au comité des chemins de fer.

Telles sont les remarques faites par l'honorable M. Graham, ministre des chemins de fer, lors de la discussion du présent bill, dans la Chambre des communes. Cet honorable ministre a conclu son discours en disant qu'il approuvait entièrement l'objet du bill, et qu'il consentait à ce qu'il fût lu la deuxième fois sans le renvoyer à aucun comité, et ce bill est arrivé au

Sénat dans ces circonstances au commencement de la présente session. Voyons maintenant ce que dit la loi actuelle relativement à cette question. Le plaidoyer de M. Chrysler, qui a été lu à la Chambre, dit que la loi actuelle et les pouvoirs conférés à la commission donnent au public une ample protection. Mon honorable ami, l'honorable sénateur de De Salaberry, nous a lu ce plaidoyer avec autorisation, sans doute, de le faire; mais il a encore un amendement à nous soumettre.

L'honorable M. BEIQUE : Non; l'attitude que j'ai prise dans mes remarques et par l'amendement que j'ai proposé—étant moi-même, partie au rapport du comité—s'appuie sur cette considération, qu'il incombe au Sénat d'aller un peu plus loin que ne le fait la loi actuelle ?

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami, apparemment—et je crois que ce n'est qu'apparemment—veut par son amendement que le Sénat aille un peu plus loin que la loi actuelle. D'un autre côté, je reconnais avec lui qu'il maintient la loi existante, et qu'il ne fait aucunement avancer la question. Mon honorable ami ne fait que tordre et retordre la question, et cela en nous ramenant finalement dans la même position où nous place la loi actuelle. Mais je m'arrêterai plus longuement sur ce point dans une autre partie de mes remarques. Mon honorable ami a lu l'article 275 de la loi des chemins de fer, et fait ressortir le point que l'erreur commise par la Chambre des communes, c'est d'avoir révoqué l'article 275 qui est une disposition très importante, et devrait rester dans la loi. Si mon honorable ami veut bien consulter l'article 293 de la même loi, il trouvera une disposition exactement —et mot pour mot—semblable à l'article 275, avec cette différence que dans ce dernier, la pénalité d'une réduction de vitesse est imposée, tandis que dans l'article 293, la pénalité est une amende de $100 pour chaque infraction. Je lirai la partie de l'article 293 à ce point, laquelle est ainsi conçue :

La compagnie sera passible d'une amendde de $100 si—

(c) Le train de la compagnie traverse la partie populeuse d'une cité, ville ou village à une vitesse de plus de dix milles à l'heure—à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi; ou à moins que permission d'accroître cette vitesse ne soit donnée par quelque règlement ou ordonnance de la commission.

Ainsi, cette partie de l'article 275—la seule différence étant que, dans le cas de l'article 275, une pénalité de réduction de vitesse est imposée, tandis que dans l'article 193, la pénalité est de $100 d'amende si la limite de vitesse est excédée précisément dans les mêmes cités, villes ou villages. Le point auquel je n'ai fait qu'allusion, il y a un instant, c'est que la révocation de l'article 275 n'atténue aucunement la loi existante. Cette révocation ne fait que supprimer une pénalité, c'est-à-dire, celle de la réduction de vitesse lors du passage des trains, non sur les croisements de voie publique, mais sur tout le parcours de la voie ferrée à travers les parties populeuses des cités, villes ou village, indépendamment des croisements de voie publique. Je n'hésite aucunement à dire que, lorsque cette même question nous a été soumise, l'année dernière, j'ai été trompé. Le comité des chemins de fer fut, lui aussi, trompé. Nous fûmes amenés à croire—et l'on nous déclara alors—de bonne foi, sans doute—et je ne veux pas insinuer que mon honorable ami, l'honorable sénateur de De Salaberry, qui était du nombre, ait manqué de sincérité dans cette circonstance—l'on nous a déclaré, dis-je, que l'article 275 était une ample protection relativement aux croisements de voie publique. C'est ce que M. Chrysler nous a dit quand il a comparu, l'année dernière, devant le comité des chemins de fer. Au cours de la présente session, il a même dit encore que la loi actuelle était complète et amplement suffisante, et qu'il pouvait en dire autant des pouvoirs conférés à la commission ; mais il n'a pas discuté aussi à fond cette question, cette année, que l'année dernière.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur me permettra-t-il de rectifier son assertion en faisant observer que ni l'année dernière, ni en toute autre occasion, ai-je pris une part quelconque à la discussion du bill soit en comité, ou autrement.

L'honorable M. FERGUSON : Devant la Chambre.

L'honorable M. BEIQUE : Non ; je ne crois pas avoir pris part à la discussion du bill devant la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Nous siégeons présentement en comité général, et je ne veux pas rompre le fil de mon discours ; mais je prouverai à mon honorable ami (l'honorable sénateur de De Salaberry) qu'il a prétendu que l'article 275 était complet et offrait une ample protection, et il a fait cette admission devant la Chambre. Je puis citer les propres paroles de mon honorable ami. Je puis citer, en outre, ce qu'il disait, l'année dernière, au sujet du bill Lancaster. Il nous disait alors que ce bill était très mal rédigé ; qu'il faisait renaître les pouvoirs du comité des chemins de fer du Conseil privé. J'essayai alors de le convaincre qu'il n'en était pas ainsi ; mais je n'étais pas avocat, et, conséquemment, mon opinion ne fut pas considérée comme digne d'une grande attention. Mon honorable ami m'écarta d'un simple geste de sa main et continua son discours d'après sa propre manière de voir. Dans le moment actuel, ce n'est pas ma propre opinion que je veux faire prévaloir sur la présente question. Je soumettrai le jugement rendu par la cour suprême du Canada dans la cause de McKay vs le Grand-Tronc, dans laquelle une décision très élaborée a été donnée. Cette décision porte entièrement sur l'article 275 de la loi des chemins de fer, qui se lit comme suit :

275. Nul train ne peut traverser la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par la présente loi, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission.

J'avoue que j'ai été trompé, moi-même, l'année dernière. J'ai cru alors, que l'article 275 se rapportait aux croisements de voie publique ; mais il n'en est pas ainsi, et afin de pouvoir convaincre que cette prétention est bien fondée, je lirai un extrait du jugement rendu par la cour suprême du Canada interprétant l'atricle 275.

L'honorable M. CASGRAIN : Nous sommes tous d'accord sur ce point.

L'honorable M. FERGUSON : Je remercie mon honorable ami ; mais je continuerai à parler selon ma propre manière de voir. J'espère que nous sommes maintenant tous d'accord ; mais nous ne l'étions pas, l'année dernière, ni dans la Chambre, ni dans le comité ; mais je le répète, j'espère que nous le sommes tous maintenant, ou, du moins, que nous le serons tous avant que la Chambre ait terminé le présent débat. J'ai, ici, les conclusions tirées par la cour suprême dans la cause de McKay vs la compagnie du Grand-Tronc. Près de Forester, dans le comté de Lambton, un nommé McKay Angus, accompagné de sa femme et de deux enfants, fut frappé par un train sur un croisement de voie publique, et sa femme et ses deux enfants furent tués, tandis que lui-même fut gravement blessé. Il porta sa cause devant un jury et la gagna. Le verdict fut subséquemment soutenu par la cour d'appel ; mais il fut annulé par la cour suprême du Canada. Or, voici les conclusions du jugement de cette dernière cour :

En traversant la partie populeuse d'une cité, ville ou village un train de chemin de fer n'est pas astreint à la vitesse maxima de six milles à l'heure prescrite par les articles 55 et 56 Vic., ch. 17, article 8, si les clôtures bordant les deux côtés de la voie sont dûment entretenues et recourbées à chacun des croisements sur le garde-bestiaux de chaque côté de la voie de terre, tels que le prescrit l'article 6 du dit Acte.

La cour suprême a donc trouvé que l'article 275 de la loi des chemins de fer ne se rapportait aucunement aux croisements de voie publique, et que la vitesse des trains n'était aucunement limitée s'il y a des clôtures de protection de chaque côté de la voie, et si elles sont recourbées sur le garde-bestiaux tels que le prescrit la loi. Voilà le jugement lu par sir Louis Davies et approuvé par ses collègues de la cour suprême ; moins Son Honneur le juge Girouard qui exprima son dissentiment dans les termes ci-dessous :

La manière de clôturer "prescrite par la loi" est de recourber les clôtures sur le garde-bestiaux de chaque côté du croisement, et de chaque côté de la voie publique". A moins que cette protection ne soit donnée la limite de vitesse maxima de trains sur le croisement de la voie publique est fixée à six milles à l'heure. Cette protection étant donnée, la vitesse n'est aucunement limitée. Comme je l'ai déjà dit, ces articles n'ont aucunement pour objet d'autoriser la compagnie de chemin de fer d'ériger des clôtures ou des barrières en travers de la voie publique; leur objet n'est pas d'offrir une protection aux voyageurs—protection à laquelle il est pourvu par l'article 187 de la loi—mais ils ont pour objet de procurer un passage sûr aux trains, et de protéger ce passage autant que possible en écartant de la voie ferrée les animaux venant par la voie publique ou des terres voisines.

Telles sont les conclusions de la cour suprême. Cette cour déclare que l'article 275 que l'on représentait à la Chambre, l'année dernière, comme étant une ample protection pour les croisements de voie ferrée, n'a aucun rapport aux croisements de voie publique ; mais se rapporte seulement aux clôtures de la voie ferrée.

L'honorable M. POIRIER : Les bestiaux se trouvent protégés et les voyageurs se trouvent protégés, de leur côté, si les déraillements sont ainsi prévenus ; mais l'article 275 ne contient aucune disposition concernant les personnes qui se servent de la voie publique, et je puis ajouter que la loi des chemins de fer ne contient, elle aussi, aucune disposition précise, depuis son premier article jusqu'au dernier, imposant formellement aux compagnies de chemins de fer, ou à la commission, le devoir de protéger les croisements de la voie ferrée.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur trouvera, je crois, cette protection dans l'article 238.

L'honorable M. FERGUSON : Oui, il leur est permis de le faire ; mais elles ne le font pas, et je le prouverai avant de terminer mes remarques. Une grande latitude est laissée à la commission ; mais l'honorable secrétaire d'Etat voudra bien suivre mon raisonnement. Je lui ferai voir comment les choses se font et quelle est la règle suivie par la commission relativement à ce sujet. Il constatera, lui-même, qu'il est sous une fausse impression et que la loi des chemins de fer ne contient aucune disposition formelle, depuis son premier article jusqu'à son dernier, imposant aux compagnies de chemins de fer le devoir de protéger leurs croisements de voie publique: ou imposant à la commission l'obligation absolue d'inspecter et de faire protéger ces croisements.

L'honorable M. SCOTT : La commission est revêtue des pouvoirs requis pour cette inspection et cette protection.

L'honorable M. FERGUSON : Je comprends le malaise de mon honorable ami. Le ministre des Chemins de fer a déclaré dans l'autre Chambre qu'il considérait le présent bill comme une mesure du gouvernement, et, cependant, mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, n'a pas perdu une seule occasion de le combattre depuis qu'elle se trouve devant le Sénat ; mais ce que je demande est le temps raisonnable d'exposer à la Chambre mes vues sur le présent sujet, et lorsque mon honorable ami aura entendu tout ce que j'ai à dire, il sera plus en état qu'il ne l'est maintenant de juger si mon argumentation est soutenue par la loi et les faits.

L'honorable M. SCOTT : J'ai simplement appelé l'attention sur l'article de la loi, qui confère à la commission le pouvoir de disposer de la question des croisements.

L'honorable M. FERGUSON : Cet article permet à la commission ou aux compagnies de le faire si elles le jugent à propos ; mais j'ai lu la loi des chemins de fer à différentes reprises ; je l'ai étudiée à fond, et je n'ai pu trouver une seule de ses dispositions, qui impose aux compagnies de chemins de fer ou à la commission l'obligation absolue de protéger les croisements. La seule protection prescrite est l'usage du sifflet et de la cloche d'alarme, et M. Chrysler a fait remarquer au comité que ce sifflet et cette cloche ne devaient pas être considérés comme une protection, mais simplement comme un avertissement. Ainsi, d'après la loi des chemins de fer, les compagnies et la commission peuvent faire certaines choses ; mais cette loi ne décrète pas absolument qu'elles sont tenues de protéger les croisements. L'honorable sénateur de De Salaberry a déclaré qu'il valait mieux conférer simplement à la commission le pouvoir de s'occuper de cette question. Si cet arrangement était fait, nous en serions satisfaits. C'est ce que nous voulons; mais mon honorable ami, par son amendement, maintient le *statu quo*, c'est-à-dire que l'obligation absolue de protéger les croisements ne sera pas plus imposée spécialement qu'auparavant. Mais il y a un autre point à considérer. Pour faire ressortir l'impuissance désespérante de la loi canadienne au sujet des croisements, je lirai une autre partie du jugement que la cour suprême a rendu dans la cause McKay vs la compagnie du Grand-Tronc. Dans l'extrait de ce jugement que j'ai déjà cité, sir Louis Davies rend une décision en son nom et aux noms de M. le juge Kilham, M. le juge Sedgewick, dans un jugement séparé, fit ressortir un autre point de droit,

et ce point est si important qu'aucun honorable membre du Sénat, qui désire voter intelligemment sur cette question, ne devrait manquer de le noter. Voici ce point : Quel que soit le désir des compagnies de chemins de fer, elles n'ont pas, en vertu de la loi des chemins de fer, le droit, ou le pouvoir d'ériger des barrières sur les voies publiques pour protéger les croisements, à moins qu'elles y soient obligées par un amendement à la loi des chemins de fer ou une ordonnance de la commission. Voici ce que dit M. le juge Sedgewick :

Personne n'a le droit d'empêcher une autre personne de conduire son cheval, ou de l'empêcher de s'approcher de la voie ferrée à une distance d'un pied d'un train qui passe, et, certainement, personne n'a le droit d'empêcher qui que ce soit de passer dans cette partie de la voie publique située vis-à-vis de la partie inoccupée du terrain de la voie ferrée. Si la compagnie du chemin de fer voulait, sans y être autorisée par la loi, ériger des barrières entre ses clôtures latérales, chaque fois qu'elle fermerait ces barrières, elle empiéterait sur les droits des personnes voulant dans le même temps, circuler à l'endroit qui se trouve ainsi fermé. Il est donc évident qu'une compagnie de chemin de fer doit se faire autoriser avant de pouvoir ériger des barrières sur une voie publique.

La conclusion de la cour suprême, dans le cas qui lui était soumis, porte, donc, que la seule obligation statutaire imposée à la compagnie du chemin de fer est de se servir du sifflet à certains endroits spécifiés, et il fut prouvé, dans le cas que je viens de citer, que la compagnie s'était raisonnablement acquittée de cette obligation, tandis qu'il n'existait aucune preuve établissant que l'accident eût été causé par la négligence de la remplir. La cour a trouvé, dans ces circonstances, que non seulement la compagnie de chemin de fer ne méritait aucun blâme ; mais qu'elle se serait, au contraire, rendue coupable d'une infraction à la loi si elle avait érigé une barrière à l'endroit de l'accident sans avoir obtenu préalablement l'autorisation de la commission des chemins de fer. Le malheureux Angus McKay, dont la femme et les deux enfants avaient été tués à ce croisement du Grand-Tronc, qui avait obtenu un verdict favorable, du jury—verdict soutenu subséquemment par la cour d'appel—perdit finalement sa cause devant la cour suprême et fût condamné à payer les frais du procès. La cour suprême interpréta la loi dans ce sens, et, à mon humble avis, cette interprétation est juste. Je ne trouve donc rien à redire à cette décision de la cour suprême. Je la crois saine ; mais je trouve à redire à ce que le parlement et le gouvernement laissent la loi dans un état de faiblesse tel que non seulement les compagnies de chemins de fer ne sont pas obligées de protéger leurs croisements ; mais qu'elles se rendent même coupables d'une infraction pour laquelle elles peuvent être poursuivies, si de leur propre mouvement, elles érigent des barrières sur leurs croisements. Devons-nous laisser subsister un tel état de choses ? La Chambre doit reconnaître que cet état de choses n'est pas désirable. Je lirai maintenant le jugement de la cour au sujet des responsabilités, généralement, de la compagnie du chemin de fer en question. Sir Louis Davies lut le jugement de la cour, auquel adhérèrent le juge en chef et les autres juges. Il est ainsi conçu :

A mon avis, le parlement a, par l'article 187 de la loi des chemins de fer, chargé exclusivement le comité des chemins de fer du Conseil privé du pouvoir et de l'obligation de déterminer le caractère ou la nature de la protection à donner au public aux endroits où le chemin de fer traverse une voie publique au niveau des rails. L'exercice de ce pouvoir important requiert un examen attentif de plusieurs intérêts pouvant se trouver en conflit, et la loi des chemins de fer revêt le comité des chemins de fer du Conseil privé de tous les pouvoirs dont il a besoin pour le mettre en état de prendre connaissance de ces intérêts et de tous les faits qui s'y rapportent. Le comité peut aussi, en vertu de ses pouvoirs, mettre la cour suprême en état d'exécuter efficacement toute ordonnance émanée de lui.

Toute municipalité traversée par un chemin de fer peut invoquer contre lui cette juridiction chaque fois qu'elle le jugera à propos, ou toute personne ou corporation intéressée peut en faire autant. La composition du tribunal; la simplicité de la procédure au moyen de laquelle on peut recourir à lui; le pouvoir qu'il a de mettre en vigueur, dans toute leur plénitude, les prescriptions du parlement, tout me persuade que ce dernier a voulu établir, et a réellement établi un tribunal qui, tout en protégeant comme il convient les intérêts des compagnies de chemins de fer, pourvoit en même temps à ce que le public voyageur reçoive, de son côté, toute la protection désirable. Je ne puis croire que ces pouvoirs, si complets et si propres à être exercés efficacement, puissent être contestés par un jury; ni je ne puis croire que le défaut d'invoquer l'exercice des pouvoirs de ce comité soit suffisant en lui-même pour soustraire à sa juridiction toute matière que lui a assignée le parlement et la soumettre à un jury. Si ces pouvoirs n'avaient pas été conférés par le parlement, un jury pourrait de droit, ou sous l'empire de la nécessité, décider si, dans chaque cas, et comme question de fait concernant le croisement à niveau de la voie pu-

blique, les précautions convenables, relativement à la vitesse et aux signaux, ont été prises.

Le jugement dit, donc, en substance, que le parlement, en adoptant la loi des chemins de fer, et en constituant le comité du Conseil privé qui a maintenant pour successeur la commission des chemins de fer, a transféré toutes ces questions de la juridiction d'un jury à une commission des chemins de fer, et si cette commission, dans l'exercice de ses fonctions, s'occupe des croisements, l'on ne peut, naturellement, appeler de ses décisions à un jury. Du moins, la chose ne doit pas se faire, ni n'a besoin d'être faite, à moins que l'on ne veuille constater si la compagnie s'est conformée aux ordonnances de la commission. Mais le jugement va plus loin. Même, si la commission n'exerce pas ses pouvoirs à l'égard des croisements, le parlement, en constituant cette commission, a retiré toutes ces questions de la juridiction du jury, et cet homme dont la femme et les enfants ont été tués sur un croisement, n'a aucun recours. En vertu du droit commun, il pourrait obtenir justice en recourant à un jury, et ce dernier pourrait disposer de ce cas. Mais nous avons adopté une loi générale des chemins de fer et nommé une commission des chemins de fer. La cour suprême est d'avis que nous avons par ce fait même supprimé la juridiction du jury sur toutes ces questions, et que le seul cas dans lequel un jury puisse rendre un verdict en faveur de la famille d'un homme tué sur un croisement de la voie publique, est celui où la compagnie du chemin de fer qui s'est pas conformé aux ordonnances ou instructions de la commission, ou n'a pas rempli certaines obligations statutaires telles que, par exemple, le défaut de se servir d'un sifflet d'alarme, etc. J'ai exposé ce qu'est la loi statutaire, et ceux qui voudront bien suivre mon raisonnement et consulter la loi des chemins de fer, comme je l'ai fait, constateront que l'interprétation que j'en donne est exacte ; mais la justesse de mon interprétation se manifestera davantage dans ce que je vais ajouter. L'article 26 de la loi des chemins de fer se lit comme suit :

26. La commission a pleine juridiction pour entendre et décider toute demande présentée par une partie intéressée ou en son nom . . .

(a) se plaignant qu'une compagnie, ou quelque personne a manqué de faire ou d'accomplir une chose qu'elle était tenue de faire en vertu de la présentation, ou de la loi spéciale . . .

Ainsi, les pouvoirs conférés à la commission sont amples ; mais l'exercice de ces pouvoirs est soumis à sa discrétion. La commission est revêtue d'une juridiction pleine et entière ; mais son pouvoir discrétionnaire lui est conféré par l'article 30 où il est dit que la commission peut rendre des ordonnances et établir des règlements relativement, en réalité, à tous les sujets énumérés dans l'article 26. Puis, en jetant les yeux sur l'article 28, j'ai trouvé que la loi contenait d'amples dispositions pour la rendre parfaitement efficace. Cet article 28 est ainsi conçu :

28. La commission peut, de son propre mouvement, ou droit, à la demande du ministre à cet effet, instruire, entendre et décider toute affaire ou chose qu'elle a droit, en vertu de la présente loi, d'instruire, d'entendre et de décider sur une demande ou sur une plainte, et, en pareil cas, elle a et peut exercer les mêmes pouvoirs que la présente loi l'autorise à exercer, s'il y a demande ou plainte.

2. Tout pouvoir ou toute autorité que la présente loi confère à la commission peut, bien que la présente loi ne le dise pas expressément, être exercé, en différents temps ou à une époque quelconque, suivant que les circonstances l'exigent.

L'article 26 confère sur demande à la commission la juridiction qu'elle possède. L'article 28 décrète que la commission peut, de son propre mouvement, faire telle et telle chose, et puis se sert du mot "doit" comme suit : "Doit, à la demande du ministre à cet effet, instruire, entendre et décider toute affaire ou chose qu'elle a droit, en vertu de la présente loi, d'instruire, d'entendre et de décider sur une demande, etc." Consultons maintenant le rapport de la commission des chemins de fer. Nous voyons par ce rapport que cette commission a rédigé tout un manuel de règlements régissant sa procédure, et, en les rédigeant, elle a exercé le pouvoir discrétionnaire qui lui est conféré par l'article 28. La règle 3 est ainsi conçue :

3. Toute procédure instituée devant la commission doit être commencée par une demande faite à cette fin—laquelle demande devant être faite par écrit et déposée par le requérant ou son procureur; ou si c'est une corporation, ou une compagnie qui est la requérante, la demande doit être signée par son gérant, ou son secrétaire, ou son procureur. La demande doit contenir un exposé clair et concis des

faits, les raisons qui la motivent; l'article de la loi sous l'autorité duquel la demande est faite et la nature de l'ordonnance demandée, ou le redressement ou remède auquel le requérant prétend avoir droit. La demande doit être divisée en paragraphes, dont chacun doit être autant que possible, limité à une partie distincte du sujet, et tout paragraphe doit être numéroté consécutivement. La demande doit être endossée avec le nom et l'adresse du requérant; ou si c'est un procureur qui fait la demande, avec le nom de ce procureur et son adresse. La demande doit être conforme à la formule insérée dans l'annexe n° 1.

La commission par cette règle est obligée d'instruire, d'entendre seulement toute demande, et, conséquemment, il ne lui reste aucune discrétion à exercer en vertu de cette règle.

L'honorable sénateur de De Salaberry secoue la tête.

L'honorable M. KERR : Mon honorable ami se trompe. Cette règle s'applique seulement aux demandes faites par les parties lésées. Elle ne s'applique aucunement à la commission relativement à son pouvoir d'initiative prévu par le statut.

L'honorable M. FERGUSON : Je ne suis pas un homme de loi ; mais je prétends être doué d'un peu de sens commun ; je prétends pouvoir comprendre tout aussi bien que l'honorable sénateur de Toronto ce qui est exprimé clairement en anglais ordinaire. Un grand nombre de ceux qui m'écoutent présentement, ne sont pas des avocats ; mais ils possèdent le sens commun et ils comprennent quelque peu, eux aussi, la langue anglaise. La règle 3 dit : " Doit être commencée ", et non " peut être commencée, etc." La Chambre est en état de comprendre clairement cette expression anglaise ; mais je donnerai dans quelques instants d'autres raisons à l'appui de ma prétention, et qui prouvent que mon interprétation est bien fondée. Puis, nous avons dans l'annexe, au n° 7 des règles et règlements de la commission, une formule d'après laquelle toute demande doit être faite relativement aux croisements de voie publique. La demande doit être accompagnée de plans de la voie ferrée à l'endroit de l'intersection de la voie publique, ce qui est une condition trop onéreuse pour tout particulier—à moins qu'il ne soit riche—voulant s'engager dans un procès avec une compagnie de chemin de fer.

Règle n° 7—Croisements de voie publique.—Articles 184 jusqu'à 191. Adresser au secrétaire de la commission une demande, trois copies de plans et profils des croisements. Echelle—Plan—100 pieds au pouce. Profil—100 pieds au pouce horizontal; 20 pieds au pouce vertical.

1re copie pour être soumise à l'approbation de la commission et déposée devant celle-ci.

2e et 3e copies pour être fournies aux différentes parties intéressées, avec une copie certifiée de l'ordonnance approuvant ces profils de croisements.

Les plans et profils doivent indiquer au moins un demi mille de la voie ferrée et 200 pieds de la voie publique sur chaque côté du croisement.

Le requérant doit donner à la partie opposée un avis de sa demande dix jours d'avance, et il accompagnera cet avis d'une copie des plans et profils, ainsi que sa demande.

Et puis, qu'est-ce qui a été dit en comité, d'après ce qui a été lu à la Chambre par l'honorable sénateur de De Salaberry—ce qu'il lui a plu de représenter comme des faits, mais que nous ne pouvons—je regrette de le dire—accepter comme tels ? M. Mountain a déclaré ce qui suit :

La commission s'occupe des croisements de chemins de fer et de leur protection. Durant les trois dernières années, ses officiers, ses fonctionnaires ont examiné 503 croisements et fait rapport de leur examen, et ils ont ordonné l'usage de cloches, de barrières, ou la construction de passages en dessous de la plupart de ces croisements.

Avec le présent personnel, il faudrait à la compagnie plusieurs années pour examiner tous les croisements à niveau ; mais le nombre des croisements inspectés s'accroît tous les ans. Chaque croisement doit être traité d'après sa propre nature.

Cette déclaration a été faite par l'un des experts de la commission. Heureusement, nous sommes en état de déterminer exactement jusqu'à quel point les croisements de voie publique étaient protégés lorsque la commission est entrée en fonctions et comment ils l'ont été depuis. Je ne puis baser mon calcul jusqu'au 31 mars 1907, par suite d'une erreur commise—involontairement, sans doute—par le ministère des chemins de fer. Les rapports de 1907 ne contiennent pas les informations prescrites par la loi des chemins de fer relativement au nombre des croisements de voie publique protégés ou non. M. Payne, le contrôleur, m'a dit—et je sais qu'il m'a dit toute la vérité—que la commission s'est efforcée, cette année, d'assimiler ses rapports à ceux faits par la commission des chemins de fer entre Etats des Etats-Unis ; que cette assimilation n'a jamais été faite, ici, qu'après l'acceptation et la publication de

ces rapports chez nos voisins ; que les lois des Etats-Unis ne prescrivent pas que ce genre de renseignements soit donné, et que c'est pour cette raison qu'en 1907, notre commission les a omis dans son rapport fait au ministère des chemins de fer. Mais ces renseignements nous sont fournis pour les années 1904-1905 et 1906. Nous trouvons qu'en 1904, il y avait 239 croisements protégés. En 1905, il y en avait 222—ce qui est 17 en moins que l'année d'auparavant, et, en 1906, il y en avait 205, soit 34 de moins qu'en 1904—qui est l'année durant laquelle la commission des chemins de fer est entrée en fonctions. J'expose ces faits à la Chambre, afin qu'ils arrivent à la connaissance du public, et c'est à la commission des chemins de fer qu'il appartiendra de les expliquer. Ce que je viens de dire est tiré des rapports assermentés que les compagnies de chemins de fer ont adressés au ministèr des Chemins de fer. Sous l'empire de la loi des chemins de fer, les officiers de ces compagnies sont obligées de faire sous serment des rapports relativement à une grande variété de choses se rattachant aux chemins de fer, et le rapport que je viens de citer et qui se rapporte aux croisements de voie publique est l'un de ces rapports. J'ai expliqué pourquoi je suis incapable de donner une statistique comprenant un plus grand nombre d'années, c'est-à-dire, comprenant l'année 1907. Ce n'est pas ma faute ; mais j'ai pu donner une statistique comprenant deux des années d'administration de la commission.

L'honorable M. CASGRAIN : L'exposé fait par l'honorable sénateur est de nature à induire en erreur quelques honorables sénateurs. Nous ne pouvons comprendre comment un certain nombre de croisements protégés aient pu disparaître.

L'honorable M. FERGUSON : Ce n'est pas à moi à l'expliquer. Je ne fais que citer les rapports assermentés fournis par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes.

L'honorable M. CASGRAIN : N'a-t-on pas substitué dans certains cas des passages en dessous du chemin de fer, ou des ponts ?

L'honorable M. FERGUSON : Je puis fournir une statistique relative aux ponts et aux passages en dessous du chemin de fer, et l'honorable sénateur pourra juger, lui-même, jusqu'à quel point cette statistique explique ce que je viens d'expliquer. En 1904, il y avait 463 ponts en dessus du chemin de fer. En 1905, il y en avait 472 ; mais, en 1906, le nombre s'est trouvé réduit à 431. De sorte qu'il y avait réellement, alors, 32 ponts en dessus du chemin de fer de moins, en 1906, qu'en 1904. Pour ce qui regarde les passages en dessous du chemin de fer, il y en avait 333, en 1904. Leur nombre était réduit à 329, en 1905 ; puis, on en comptait 336, en 1906—soit une augmentation, en 1906, de trois passages en dessous du chemin de fer, tandis que le nombre des ponts, en dessous du chemin a diminué de 32, et que celui des croisements protégés a diminué de 34. Le nombre des croisements non protégés a été aussi réduit. En 1904, il y en avait 13,493 et, en 1906, le nombre est descendu à 12,962. Mon honorable ami m'a obligé d'empiéter sur le temps de la Chambre sur un point que je ne considère pas comme essentiel. Je suis en train d'exposer à la Chambre les rapports assermentés des compagnies de chemins de fer du Canada. Ce n'est pas à moi à les expliquer ; mais je crois que, comme explication, je pourrais dire ceci : Des croisements pourraient avoir été fermés, et nous savons que les compagnies de chemins de fer sont disposées à fermer tous les croisements qu'il leur est possible de fermer, s'ils obtiennent de la commission la permission de le faire, et, quelquefois, elles les ferment sans obtenir cette permission. Le point que je veux faire ressortir est celui-ci : M. Mountain a déclaré que 503 croisements avaient été examinés, durant les trois dernières années, et que la commission avait ordonné l'usage de cloches, de barrières, de ports ou de passages en dessous du chemin à la plupart de ces croisements. J'ai fait voir que, durant l'espace de deux années sur trois, pour ce qui regarde les barrières, les passages en dessous du chemin, des ponts, etc., le nombre des croisements protégés a diminué, et j'ai laissé aux officiers de la commission des chemins de fer le soin d'expliquer ce que sont devenus les barrières, les ponts, les cloches et les passages en dessous du chemin, que la commission avait fait construire, vu que l'on a constaté

qu'il y avait, en 1906, moins de croisements protégés qu'en 1904 ; que le nombre des ponts en dessus du chemin avait aussi diminué, et que les passages en dessous du chemin de fer accusent la grandiose augmentation de "trois" durant ces deux années.

Un incident intéressant s'est produit dans le Sénat et devant le comité. L'honorable sénateur de De Salaberry avait donné avis de motion demandant la production d'un état indiquant le nombre de pertes de vie humaine et de personnes blessées sur les croisements de voie publique. Un état fut déposé par l'honorable secrétaire d'Etat sur le bureau de la Chambre, et l'honorable ministre l'accompagna de quelques commentaires. Mais en jetant les yeux sur ce document, je savais d'avance qu'il était erroné, vu que j'en avais auparavant examiné les chires, et je savais qu'un bien plus grand nombre de personnes que celui indiqué sur l'état, avaient été tuées ou blessées sur les croisements.

J'attirerai l'attention sur ce fait. M. Mountain, de la commission des chemins de fer, assista à la deuxième séance du comité. Il avait entre les mains l'état déposé devant la Chambre et il en fit la lecture au comité en le déclarant exact et véridique. Il nous dit que, bien que l'expression "croisements de chemins de fer" eût été employée, c'est "croisements de voie publique" qu'on a voulu dire, et, avec cette rectification, que l'état fourni se trouvait exact. J'envoyai chercher immédiatement le rapport du ministère des Chemins de fer, qui se trouvait dans ma chambre. Lorsque M. Mountain eût terminé, je lui demandai de tourner la dernière feuille sur laquelle se trouvait un état que j'ai maintenant sous la main et qui indique un nombre d'accidents arrivés sur les croisements de chemins de fer canadiens de 50 p. 100 plus grand que celui indiqué par l'état qu'il venait de lire, et je lui demandai l'explication de cette différence. La chose, répondit-il doit s'expliquer comme suit : Le chemin de fer Intercolonial est inclus dans l'état fourni par le gouvernement, tandis qu'il n'est pas inclus dans l'état fourni par la commission, parce que celle-ci n'a pas juridiction sur le chemin de fer Intercolonial. Je consultai de nouveau l'état inséré dans le rapport du ministère des Chemins de fer, et constatai que, d'après ce rapport, trois personnes seulement avaient été tuées et cinq blessées sur le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edourad, durant la dernière année, et que, déduction faite de ces personnes tuées et blessées, le rapport de la commission se trouverait seulement réduit d'autant. Je demandai ensuite à M. Mountain une nouvelle explication ; mais il ne put me la donner. Je n'ai pu en obtenir une ni de M. Mountain, ni d'autres officiers de la commission des chemins de fer ; mais j'ai fait des recherches dans leurs rapports et j'ai, moi-même, découvert le véritable état des choses. Qu'il me soit permis de faire remarquer que les états soumis et signés par M. Payne, le contrôleur de la statistique des chemins de fer, sont basés sur les rapports faits sous serment par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, et M. Payne m'assure que je puis affirmer positivement que cette statistique est correcte, à moins que l'on n'émette l'absurde prétention que les compagnies de chemins de fer seraient prêtes à déclarer sous serment dans leurs rapports un plus grand nombre de personnes tuées et blessées accidentellement sur leurs croisements de voie publique qu'il n'y en a eu réellement de tuées ou de blessées. Les rapports faits sous serment par les compagnies en vertu de l'article 372 de la loi des chemins de fer, établissent que le nombre d'accidents arrivés sur leurs croisements est de 50 p. 100 plus élevé que celui indiqué dans le rapport de la commission des chemins de fer. En jetant les yeux sur le dernier rapport de celle-ci, j'ai trouvé quelque chose qui m'a surpris. Il y a dans le rapport du ministère des Chemins de fer une magnifique classification ; mais celle donnée par le rapport de la commission est loin d'être satisfaisante. La loi exige que l'une des choses dont il faut faire rapport —sous serment—est le nombre des personnes tuées ou blessées par des locomotives ou des trains sur les croisements de voie publique, et les compagnies de chemins de fer se sont entièrement conformées à la loi sous ce rapport. La commission des chemins de fer a traité cette matière quelque peu gauchement en faisant un tableau d'accidents que personne ne peut comprendre. Elle parle des croisements à niveau,

qui s'appliquent au croisement d'un chemin de fer sur une autre voie ferrée comme au croisement d'une voie publique, et elle réduit le nombre des accidents comme je l'ai dit. Son rapport contient une autre entrée indiquant le nombre de personnes tuées par suite de leur infraction au règlement, et ce nombre est très considérable ; mais elle ne dit pas, comme le veut la loi, où et comment ces violateurs du règlement ont été tués. Est-ce sur les croisements de voie publique, ou à la station ? Si l'on interprète très rigoureusement la loi je suppose que tout homme tué sur le chemin de fer est un transgresseur, parce que tout homme qui se trouve sur la voie ferrée au moment où un train est annoncé comme devant passer, est un transgresseur. C'est à la commission des chemins qu'il appartient d'expliquer si ce grand nombre de personnes désignées dans le rapport comme transgresseurs ne contient pas tous ceux qui se sont fait tuer sur les croisements du chemin le fer ; mais le rapport les enregistre simplement comme transgresseurs. Il semble que l'on ait voulu cacher le nombre des accidents arrivés sur les croisements de voie publique. Je ne me plains pas du ministère des Chemins de fer. Il se conforme parfaitement à la loi ; mais le fait que le rapport de la commission des chemins de fer, qui omet de mentionner plus de 50 p. 100 des accidents arrivés réellement sur les croisements, me paraît être extraordinaire. Vous pouvez constater aisément, et en peu de temps, dans le rapport du ministère des Chemins de fer, comment et sur quel croisement d'une compagnie de chemin de fer une personne a été tuée. La commission des chemins de fer aurait dû fournir dans son rapport le même renseignement ; mais elle n'a fourni que ce que j'ai mentionné à la Chambre. Il est possible que M. Mountain ait cru que l'officier chargé du registre à tenir des accidents avait rempli fidèlement son devoir. Ce que je connais de M. Mountain m'engage à dire qu'il n'a pas intentionnellement ou volontairement fait une déclaration inexacte. Il a dû être induit en erreur par l'officier qui dirige le bureau des renseignements, ou le bureau où sont enregistrés les accidents. C'est cet officier, sans doute, qui a commis la gaucherie que je signale. Comparons maintenant le nombre d'accidents arrivés en Canada sur les croisements avec le nombre d'accidents arrivés aux Etats-Unis sur les croisements de chemins de fer. Les Etats-Unis ont la réputation d'être le pays où il y a le plus d'accidents de chemins de fer. Les chiffres suivants indiquent le nombre d'accidents arrivés sur les croisements de voie publique en Canada et aux Etats-Unis respectivement :

ACCIDENTS EN CANADA.

	Tuées.	Blessées.
1905..	59	67
1906..	50	76
1907..	73	74

ACCIDENTS AUX ETATS-UNIS.

	Tuées.	Blessées.
1905..	837	1,564
1906..	926	1,884

L'honorable M. McMILLAN : Ces chiffres indiquent-ils le nombre d'accidents arrivés sur les croisements de chemins de fer ?

L'honorable M. FERGUSON : Sur les croisements de la voie publique. Tous ces accidents sont, dans les deux pays, des personnes frappées par une locomotive ou un train sur des points où un chemin de fer traverse une voie publique. La partie surprenante de ces rapports d'accidents, c'est que, bien que le nombre des personnes tuées en Canada soit de 10 p. 100 plus grand que le nombre des personnes tuées aux Etats-Unis. la proportion des personnes blessées aux Etats-Unis est presque de 50 p. 100 plus grande qu'au Canada. J'attribue ce fait à la règle différente suivie en faisant les relevés des accidents. Une personne très légèrement blessée en Canada n'est peut-être pas rapportée parmi les personnes blessées, tandis qu'aux Etats-Unis, la règle, sous ce rapport, est peut-être suivie plus rigoureusement qu'ici : mais sous le rapport du nombre des personnes tuées, c'est le Canada, entre tous les pays civilisés, qui possède la plus mauvaise réputation.

L'honorable M. CLORAN : Dans quelle proportion par mille se trouve les accidents de chemin de fer dans les différents pays ?

L'honorable M. FERGUSON : La comparaison que je fais maintenant ne comprend que le Canada et les Etats-Unis. Mon travail ne s'est pas étendu en dehors

de ces deux pays. L'année dernière—en laissant de côté le chemin de fer Intercolonial—il y a eu, en Canada, sur les croisements de voie publique, soixante-dix personnes frappées et tuées par les trains. Des experts financiers estiment que chaque individu appartenant au pays vaut $1,000. En tuant annuellement soixante-dix personnes, le pays éprouve, donc, annuellement une perte de $70,000, sans compter la perte éprouvée par les familles et le triste fait qu'un si grand nombre de personnes aient été ainsi lancées dans l'éternité. Puis, soixante-neuf personnes, en Canada, ont été blessées. Or, supposé que chacune de ces personnes représente pour le pays une perte de $500, cette perte s'élèverait à $34,500, sans compter la perte éprouvée par leurs familles. Ces deux sommes se montent à $104,500. La protection des croisements en Canada serait considérablement accrue si cette somme était employée à l'amélioration des croisements de voie publique. Vous ne pouvez à peine ouvrir un journal sans y trouver le récit de quelque accident arrivé sur les croisements de voie publique.

L'un des plus sérieux de ces accidents s'est produit à Sunnyside, près le Toronto, il y a environ deux semaines. Un train du chemin de fer Canadien du Pacifique, ayant une allure de plus de 60 milles à l'heure, a frappé sur la voie du Grand-Tronc, un jeune homme du nom de Hansford et l'a tué instantanément. Le jury du coronaire, après avoir entendu tous les témoignages, a trouvé que le méacnicien et les autres officiers en charge du train n'étaient aucunement blâmables ; mais il a blâmé sévèrement la compagnie du Grand-Tronc, et son verdict a été rendu comme suit :

Nous ne blâmons aucunement le mécanicien ou les autres officiers en charge du train.

Nous, membres du jury, trouvons aussi que la compagnie du Grand-Tronc est blâmable et responsable de la mort du dit Percy Hansford pour avoir sur sa ligne un croisement aussi dangereux, et n'avoir eu aucun souci des intérêts du public en se servant d'un tel croisement. Plusieurs trains de voyageurs—au nombre de trente-trois—passent tous les jours sur ce croisement à une vitesse de 50, ou 60 milles à l'heure, tel que la chose a été admise par les témoins de la compagnie du chemin de fer. La vue de la voie ferrée, lorsque vous voyagez vers le sud, est interceptée à cet endroit, par les bâtisses et les wagons amenés par la locomotive employée au garage.

Hon. M. FERGUSON

Le jury a recommandé que la compagnie du Grand-Tronc soit contrainte à payer les dommages éprouvés par la famille du jeune homme tué. Les membres qui constituaient le jury ont probablement constaté depuis que leur verdict manquait de base, puisqu'il n'existe aucune ordonnance spéciale de la Commission des chemins de fer relativement au croisement dangereux que je viens de mentionner ; et que, puisque le mécanicien a fait fonctionner le sifflet d'alarme à ce poste dangereux, la compagnie du chemin de fer a fait tout ce qu'elle était obligée de faire. Dans ces circonstances,—et puisque la compagnie du chemin de fer a le droit de donner à ses trains—au nombre de trente ou trente-cinq par jour—une vitesse de 60 milles à l'heure à ce croisement de la voie publique—la famille du jeune homme tué ne pourra recevoir aucune compensation. Je soumettrai maintenant des chiffres donnés comme étant la statistique relative aux deux plus grands réseaux de voies ferrées du Canada et au nombre de tués et de blessés sur les croisements de ces réseaux. L'état suivant indique le nombre de personnes tuées ou blessées, sur les croisements de voie publique au niveau des rails sur les chemins de fer ci-dessous nommés, pendant les années 1905, 1906 et 1907 :

—	Nombre de personnes tuées.	Nombre de blessées.	Nombre de croisements de voie publique.	Nombre proportionnel de personnes tuées ou blessées au nombre de croisements.
Grand-Tronc....	78	126	3,445	1 sur 17
Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	44	38	4,879	1 sur 59

Je ne sache pas que la compagnie du Grand-Tronc tienne plus que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à ce que l'état de choses actuel soit maintenu ; mais leur voix s'est fait entendre devant nos comités plus que celle de toute autre compagnie de chemin de fer du Canada.

L'honorable M. BEIQUE : Les croisements indiqués dans ce tableau sont-ils

seulement des croisements de voie publique ?

L'honorable M. FERGUSON : Oui, des croisements de voie publique.

L'honorable M. BEIQUE : Ce tableau ne comprend pas les croisements de chemins de fer ?

L'honorable M. FERGUSON : Non. Les chiffres que je donne ne se rapportent aucunement aux croisements à niveau où un chemin de fer traverse la voie ferrée d'une autre compagnie. Mes observations s'appliquent seulement aux endroits où les chemins de fer traversent des voies publiques. J'ai sous la main un livre intitulé : "Haines Restriction Legislation", publié récemment. J'en ai tiré quelques extraits relatifs à la statistique des chemins de fer des pays européens. Après avoir parlé du nombre des personnes tuées sur les croisements de voie publique, il dit :

Cette classe d'accidents ne figure presque pas dans la statistique des pays européens, où les croisements de voie publique sont soit séparés de la voie ferrée, ou sont, s'ils se trouvent à niveau des rails, soigneusement protégés.

Voilà, dans tous les pays d'Europe, un exemple que nous pouvons citer, et quelques-uns de ces pays européens ont une population aussi éparse que la nôtre. Dans ces pays d'Europe, il n'y a presque pas d'accidents de chemins de fer comme ceux dont j'ai parlé jusqu'à présent, parce que les lois de ces pays obligent les compagnies de chemins de fer de protéger leurs croisements. L'écrivain que je viens de citer, parlant de la Grande-Bretagne, s'exprime comme suit :

Dans la Grande-Bretagne jusqu'en 1868, les chemins de fer ont été construits et exploités d'une manière uniformément dispendieuse. On a manifesté alors le désir d'être pourvu de plus grandes facilités dans les districts n'ayant qu'un faible trafic. On y a acquiescé, mais en se relâchant quant à l'obligation de doubler les voies ferrées; quant aux appareils à signaux et aux croisements de voie publique, et cela en faveur d'une classe auxiliaire de chemins de fer désignés sous le nom de "Chemins de fer légers" (light railways). Ces voies ferrées légères ne sont exploitées qu'en observant la loi quant à la vitesse et la légèreté de leur matériel roulant.

En Angleterre, dans certaines parties du pays, où on ne peut encourir les frais de chemins de fer de première classe, on construit des voies ferrées légères ; mais les compagnies de ces voies ferrées sont soumises aux mêmes restrictions que nous voulons imposer en Canada relativement à la rapidité des trains de croisements de voie publique.

Je passe maintenant à un autre point qui a été soulevé au cours du présent débat, et qui ressort des faits auxquels l'honorable sénateur de De Salaberry a fait allusion et qui ont été exposés devant un comité permanent du Sénat par les avocats des compagnies de chemins de fer. L'un de ces faits cités par cet honorable sénateur est tiré du plaidoyer fait par l'avocat Chrysler devant le comité, et il se lit comme suit :

Un autre point important, c'est que la réduction de la vitesse des trains rapides priverait les chemins de fer canadiens d'une grande partie du trafic des viandes fraîches et des fruits qui prendrait la route des Etats-Unis. M. Chrysler fit encore remarquer que les trains de bestiaux se rendaient maintenant à Montréal dans vingt-quatre heures, et que si le bill était mis en vigueur, il serait impossible d'obtenir ce résultat; il faudrait faire sortir des wagons les bestiaux, les nourrir et leur procurer de l'eau, ce qui aurait pour effet de détourner ce trafic au bénéfice des chemins de fer des Etats-Unis ne se trouvant pas entravés par des règlements semblables.

Je suis surpris que les compagnies de chemins de fer du Canada attribuent à M. Chrysler cette prétention, savoir : que les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, ne sont pas entravées par des règlements de cette nature. Je me suis donné la peine de consulter les lois de quelques-uns des Etats de la république voisine. On a déclaré dans le comité que, si ces restrictions étaient imposées à nos chemins de fer, elles détruiraient le trafic entre Détroit et Buffalo—trafic qui passe maintenant viâ le Canada—et cela parce que la marche des trains serait entravée par nos règlements, tandis qu'aux Etats-Unis, les chemins de fer seraient exemptés de règlements analogues. J'ai lu les lois des quatre Etats traversés par les trains circulant entre Détroit et Buffalo, et je constate que, dans tous ces Etats les autorités locales sont investies de pouvoirs très étendus qui leur permettent de traiter cette même question des croisements. Les autorités municipales des villes et villages peuvent exiger des compagnies de che-

mins de fer de protéger leurs croisements de voie publique. Qu'est-ce que diraient les compagnies de chemins de fer du Canada si nous leur appliquions une législation de même nature ?

L'honorable M. POIRIER : Nous devrions avoir, ici, une législation de même nature.

L'honorable M. FERGUSON : Je trouve ce qui suit dans les lois de l'Etat de New-York :

Page 1529, article 3, section 88, paragraphe 10 :

La corporation municipale peut par une majorité des deux tiers de tous les membres de son conseil obliger les compagnies de chemins de fer d'ériger des barrières; établir des croisements et d'en confier la surveillance à des hommes compétents; aussi d'employer à ces croisements des hommes fiables, munis de pavillons à signaux.

Il faut donc, les deux tiers des votes, à New-York ; mais dans d'autres Etats une simple majorité peut le faire. Je trouve ce qui suit dans la loi des chemins de fer de l'Etat de New-York :

Page 3273 article 33.
Lorsqu'un chemin de fer traverse les villes et villages au niveau des rues, des voies publiques, des chemins à barrières, des chemins pavés ou toute cité ayant une population de moins de 50,000 âmes d'après le dernier recensement fédérale, l'intersection devra être protégée par des barrières gardées par des personnes chargées de les ouvrir et de les fermer lorsqu'une locomotive ou un train passe, et les autorités de la cité ou du village ne fixeront aucune limite de vitesse moindre que 40 milles à l'heure pour cette locomotive ou ce train.

Dans la Pennsylvanie, la municipalité est autorisée :

A exiger l'érection de barrières de sûreté et l'emploi d'hommes munis de pavillons à signaux à l'intersection des chemins de fer et des rues publiques; à voir à ce que ces croisements ne soient pas obstrués par des locomotives ou des convois du chemin de fer, et aussi à faire des règlements raisonnables concernant le degré de vitesse auquel les trains traverseront les rues dans la partie populeuse de la cité.

Voilà un autre Etat que traversent des trains rivaux. Je passe maintenant à la loi de l'Ohio, qui décrète :

Article 247c. Lorsque, dans l'opinion du conseil municipal de toute cité de troisième rang "b" de la seconde classe, la sûreté publique requiert qu'une barrière ou des barrières soient érigées et entretenues dans tout endroit où la voie publique, ou la rue est traversée au niveau des rails d'un chemin de fer, et si ce croisement a été déclaré être dangereux par le dit conseil, ou qu'un homme muni d'un pavillon à signaux soit employé et tenu à ces croisements dangereux, le conseil municipal donnera au surintendant, ou au gérant, ou tout autre officier en charge de ce chemin de fer, un avis par écrit qu'un homme muni d'un pavillon est requis et la compagnie, ou la personne ou la corporation propriétaire du chemin de fer ou l'exploitant, placera cet homme au dit endroit dangereux dans le délai fixé par le conseil.

Je citerai maintenant la loi de l'Etat du Michigan, dans laquelle on lit ce qui suit:

(3112) Article 6.....; aussi, d'exiger des compagnies de chemins de fer et de les contraindre d'employer des porteurs de pavillons, ou des gardiens à toutes les intersections des rues par le chemin de fer pour qu'ils signalent l'approche des trains; d'éclairer ces intersections durant la nuit; de réglementer et de prescrire la vitesse de toute locomotive et des trains de chemins de fer dans les cités; sans exiger que cette vitesse soit moindre que six milles à l'heure; et d'imposer une amende de pas moins que cinq dollars et n'excédant pas cinquante dollars, à la compagnie et à tout ingénieur-mécanicien ou conducteur violant quelque ordonnance réglant la vitesse des trains.

Je viens de citer les lois de ces quatre Etats, concernant cette question même qui nous occupe présentement, ici, et la Chambre ne doit pas maintenant s'étonner du rapport que notre comité des chemins de fer a fait après avoir pris connaissance des renseignements qui lui ont été soumis par les intéressés. Ceux-ci ont déclaré que les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis n'étaient pas entravées par des règlements du genre de ceux qui existent, ici. Cependant, tous ceux qui ont étudié quelque peu la loi des Etats-Unis, savent que cette loi est beaucoup plus rigoureuse en matière de croisements que tout ce qui est présentement proposé, ici.

L'hon. M. YOUNG : Comme il est maintenant presque six heures, je suggère que le comité lève sa séance et rapporte progrès, et l'honorable sénateur qui a maintenant la parole, pourra continuer plus tard son discours sur le bill. Comme cet honorable sénateur ne pourra avoir priorité, par courtoisie nous devrions lui permettre de terminer ses remarques à la prochaine séance du comité.

L'honorable M. LANDRY, au nom du comité, fait rapport que l'examen du bill a fait quelque progrès et que le comité demande la permission de siéger de nouveau.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

REMISE DE LA DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. POWER (en l'absence de l'honorable M. Belcourt) : Je propose la deuxième lecture du bill (47) intitulé : Acte concernant la " Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company ".

L'honorable M. McMULLEN : Devons-nous renouveler la charte de la compagnie à la suite du débat qui a eu lieu dans le Sénat et dans l'autre Chambre ? Nous devrions, je crois, différer l'avancement d'un bill qui confère à une compagnie le pouvoir de procéder à la construction du canal en question. Je me suis procuré la loi par laquelle la compagnie a obtenu, en 1894, la charte qu'elle possède, et je constate qu'environ un tiers de ceux qui ont demandé cette charte sont morts. Je ne crois pas que nous devrions renouveler cette charte qui confère à une compagnie le pouvoir de construire ce canal. Je m'opposerai certainement à cette législation, et vu le petit nombre de membres présents, nous devrions renvoyer l'examen du bill à demain.

L'honorable M. POWER : La deuxième lecture des bills d'intérêt privé ne lie pas la Chambre, et il est évident que c'est devant le comité qu'il convient de discuter des questions de la nature de celle qui nous est maintenant soumise.

L'honorable M. McMULLEN : Je propose donc que la reprise de l'examen du bill soit ajourné à mercredi prochain.

L'honorable M. DOMVILLE : J'appuie la motion.

L'honorable M. POWER : Avec la permission de la Chambre, je retire ma première motion, et je propose maintenant que le bill soit lu la deuxième fois, demain, alors que l'honorable sénateur d'Ottawa sera présent.

La motion est agréée

DEUXIEME LECTURE

Les bills suivants ont été lus une deuxième fois :

Bill (50) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Dominion Atlantic Railway Company ".—(L'honorable M. Power.)

Bill (51) intitulé : " Loi concernant l'Erie, London and Tillsonburg Atlantic Railway Company ".—(L'honorable M. Wilson.)

Bill (67) intitulé : " Loi concernant la Canadian Northern Ontario Railway Company ".—(L'honorable M. Jones.)

Bill (73) intitulé : " Loi concernant la compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Québec ".—(L'honorable M. Choquette.)

Bill (74) intitulé : " Loi constituant en corporation la compagnie dite The Ottawa, Brockville and St. Lawrence Railway Company ".—(L'honorable M. Derbyshire.)

Bill (76) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Interprovincial Railway Bridge Company of New Brunswick ".—(L'honorable M. Costigan.)

Bill (77) intitulé : " Loi concernant la Canadian Northern Quebec Railway Company ".—(L'honorable M. Tessier.)

Bill (81) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Canadian Northern Railway ".—(L'honorable M. Young.)

Bill (83) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Owen Sound and Meaford Railway Company ".—(L'honorable M. McMullen.)

Bill (87) intitulé : " Loi constituant en corporation la Vancouver Island and Eastern Railway Company ".—(L'honorable M. Bostock.)

CHAMPS DE BATAILLE NATIONAUX DE QUEBEC (BILL).

REMISE DE LA DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose la deuxième lecture du bill (111) intitulé : " Loi concernant les champs de bataille nationaux de Québec.

L'honorable M. LOUGHEED : A cette heure avancée, je ne demande aucune explication du bill ; mais je désire qu'il soit entendu que lorsque nous siégerons en comité, mon honorable ami nous donnera toutes les explications désirables sur l'objet du bill.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Certainement.

L'honorable M. CHOQUETTE : Je voulais proposer que la Chambre suspende la règle et siége en comité, aujourd'hui, pour

examiner le bill. L'objet de cette proposition de loi est très pressant. La commission des champs de bataille nationaux est nommée ; mais elle n'est encore revêtue d'aucune autorité. Les commissaires étaient ici, aujourd'hui. Son Honneur le maire Garneau, de Québec, se trouve parmi eux ; mais ils ne peuvent rien faire, et le temps à leur disposition pour accomplir leur tâche est très court. Son Excellence le gouverneur général désirait que le bill fût adopté, hier, si la chose pouvait se faire.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami fait présentement une demande des plus déraisonnables. Voici un bill qui doit entraîner une dépense immédiate de $300,000. Voici, d'un autre côté, une commission revêtue de pouvoirs, pour ce qui regarde les rapports qu'elle aura avec le parlement, et dont l'objet sera de s'engager dans une autre dépense qui nécessitera, peut-être, le déboursé d'un autre million de dollars. La dépense faite par la commissions sera, il est vrai, sujette à l'approbation du parlement ; mais il n'y a aucune raison justifiant le gouvernement de n'avoir pas présenté plus tôt le bill important que nous sommes sur le point de discuter. Rien ne justifie le gouververnement de nous demander la suspension de la règle pour adopter ce bill sans le discuter convenablement et sans l'expliquer. Il me semble que cette procédure, si elle est suivie, est de nature à porter atteinte à la dignité du Sénat.

L'honorable M. CHOQUETTE : Je comprends très bien la valeur de ces objections ; mais ce sujet a été tellement discuté déjà par l'autre Chambre et la presse que nous le connaissons tous parfaitement. La question est très claire. La dépense de deniers publics qu'elle entraînera est connue de tous. De sorte que, dans les circonstances, vu qu'il s'agit d'une affaire très pressante, et que le temps de faire les préparatifs nécessaires est très court ; vu que la commission est déjà nommée et qu'elle ne possède encore aucun pouvoir d'agir ; vu que mon honorable ami sait tout aussi bien que moi ce qui doit être fait du crédit qui est maintenant demandé, il me semble qu'il n'est pas déraisonnable que la règle soit suspendue, aujourd'hui. Je désire que le bill subisse sa troisième épreuve, demain. Je suis informé qu'aussitôt que le bill aura été adopté par nous, Son Excellence le gouverneur général, viendra immédiatement le sanctionner. Je soumets à la Chambre ces quelques considérations, afin que, si la chose est possible, la Chambre siége immédiatement en comité général pour examiner ce bill et l'adopter. Je crois pouvoir ajouter que toute la cité de Québec sera ensuite prête à commencer les préparatifs de la célébration en question.

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

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose que l'examen du bill soit renvoyé à demain devant un comité général de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'appellerai l'attention de la Chambre sur la règle d'après laquelle la présente procédure est demandée. Cette règle déclare qu'à six heures le président du Sénat doit quitter son siège. Pourquoi siégerions-nous, ici, après six heures ? Je connais l'habitude que nous avons contractée, et qui est d'enfreindre le règlement.

L'honorable M. YOUNG : Il n'est jamais six heures tant que nous ne l'avons pas constaté.

Le PRESIDENT : Quelquefois, quand il y a dans l'ordre du jour quelque chose que nous pouvons expédier dans l'espace de cinq minutes, nous nous abstenons de jeter les yeux sur l'horloge.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je comprends cela ; mais j'appelle l'attention sur la règle d'après laquelle nous sommes présentement censés procéder.

L'honorable M. YOUNG : Nous sommes censés être dans l'obligation de nous réunir à 3 heures, et si mon honorable ami voulait insister sur l'observance rigoureuse de la règle, nous pourrions, peut-être, accélérer l'expédition des affaires.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ai voulu simplement attirer l'attention sur ce fait.

L'honorable M. WATSON : C'est une grande sollicitude.

(Le Sénat s'ajourne à 3 heures p.m., demain.)

SENAT.

Séance du vendredi, 13 mars 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (DD) intitulé : "Loi concernant le conseil du collège presbytérien, Halifax".—(L'honorable M. McGregor.)

CHANGEMENT DANS LES CONCESSIONS PAR BAIL DES TERRAINS HOUILLERS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. MACDONALD demande au gouvernement :

Si les règlements du ministère de l'Intérieur au sujet des concessions par bail des terrains houillers ont été changés, dans le but de réduire la superficie de 2,560 acres à laquelle avait droit une seule personne, à un nombre plus limité d'acres; et quel est le nombre d'acres maintenant accordés?

L'honorable M. SCOTT : Les règlements du ministère de l'Intérieur au sujet des concessions par bail des terrains houillers n'ont pas été changés. Le 4 mars 1904 les règlements en vigueur au sujet de ces concessions ont été rescindés par un arrêté ministériel. Ces règlements cependant ne s'appliquaient pas aux concessions par bail de ces mines de charbon mais bien à leur vente, et, d'après ces règlements, pas plus de 320 acres pouvaient être vendus à un solliciteur, depuis que les règlements du 17 septembre étaient devenus en vigueur. Par arrêté ministériel daté du 9 mai 1907 de nouveaux règlements ont été approuvés pour la location des droits miniers relatifs à l'exploitation de la houille sous le sol des terres de la Couronne dans le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, le territoire du Yukon, et dans la partie de la Colombie-Anglaise qui appartient au gouvernement fédéral. Ces règlements sont devenus en vigueur le 15 juin dernier, et permettent à un solliciteur d'obtenir un bail pour la location de 2,560 acres de terrain houiller au lieu de 320 acres qui étaient loués auparavant. Un exemplaire de ces règlements s'y trouve annexé.

UNE QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. CLORAN : Avant l'appel du jour, je désire donner à Son Honneur le président l'occasion de s'expliquer relativement à l'administration de cet honorable corps. Je vois qu'il est accusé personnellement de gaspillage dans l'administration des affaires de cette Chambre, qui, à proprement parler, tombent sous sa surveillance, et je suppose, qu'il tiendra à honneur de se disculper, lui et le comité de l'économie interne, si des accusations fausses ont été portées contre leur administration. Plusieurs personnes ont appelé mon attention sur les assertions faites par un homme qui occupe une position élevée dans un autre endroit et qui a été reconnu non seulement comme un des premiers hommes du pays mais comme le plus grand orangiste de l'empire. Je vois que dans un discours qu'il a fait à Mount-Forest, avant hier soir, il a parlé d'une manière injuste de ce qui se fait ici au point de vue de la nationalité et de la religion. Il est allé jusqu'à dire que nous avions quadruplé le nombre des pages et des messagers dont nous avons besoin dans la Chambre.

L'honorable M. CASGRAIN : Est-ce que l'honorable sénateur ne pourrait pas remettre ses observations à mardi prochain ? Quelques-uns de nous aimeraient peut-être à prendre part à la discussion. Si je comprends bien, il est inscrit dans le cahier des avis une mesure du gouvernement très importante dont nous pouvons disposer aujourd'hui. Je demande donc à l'honorable sénateur d'ajourner cette question à mardi prochain.

L'honorable M. CLORAN : Je me rendrais volontiers aux désirs de l'honorable sénateur ; mais quand la vipère du mensonge est dans l'herbe vous ne savez pas jusqu'où elle peut se glisser, et je veux la saisir avant qu'elle soit rendue trop loin.

L'honorable M. CHOQUETTE : Laissez-la courir.

L'honorable M. CLORAN : Je ne serai pas long. Le président de l'économie interne peut régler la question dans une minute ou deux. Mais, pour faire connaître la nature de ces accusations, je devrai citer quelques-unes des remarques du calomniateur. L'assemblée a eu lieu à Mount-

Forest, le 11 mars, sous les auspices de la grande loge des orangistes. Le docteur Sproule est un homme d'Etat éminent du pays. Il a été présenté de la manière suivante :

"Je vous présente le Souverain Grand Maître de l'Amérique Britannique du Sud, le plus grand orangiste de l'Empire, un membre de la Chambre des communes, qui ne gagne pas ses $2,500 à flâner dans les buvettes". Voilà la dernière phrase du discours qu'a prononcé ce soir, à l'hôtel de ville, M. E. T. Essery de London le grand maître de l'ordre des orangistes de la loge d'Ontario-ouest, en présentant à l'assemblée le docteur Sproule, député aux Communes. Le docteur Sproule, dans sa réponse, n'a pas fait allusion à cette remarque; mais il s'est pris immédiatement à défendre l'ordre des orangistes, en disant qu'il est le champion de la libre parole, de la presse libre, de la liberté religieuse. L'ordre a exercé une influence considérable pour tenir l'Irlande unie à l'empire. Lorsque je crus qu'il était de mon devoir de dire dans la Chambre des communes ce que je croyais être la vérité, de dix à quinze Français et Irlandais catholiques romains se levèrent pour m'interrompre, et je regrette de le dire, quelques protestants se joignirent à eux pour m'empêcher de parler". Il a critiqué la conduite de feu M. Martin, ancien député de la circonscription où se trouve Mount-Forest, et quelques autres députés, qui refusèrent de présenter à la Chambre des requêtes des orangistes. Il a dit que les catholiques avaient reçu une part injuste dans les emplois des départements à Ottawa. La population catholiques romaine du Canada n'est que de quarante pour cent de toute la population, et cependant il y avait, à l'imprimerie de l'Etat, il y a deux ans, 388 catholiques romains et 149 protestants. On lui a dit que maintenant les premiers sont 525 et les derniers 75. Des 75 pages et messagers de la Chambre des communes 58 étaient catholiques romains et 20 protestants, et des 67 pages et messagers du Sénat 42 étaient catholiques romains et 25 protestants. Il a dit qu'il avait honte de voir que les orangistes n'étaient pas plus nombreux parmi les ministres, parce que l'ordre des orangistes accomplissait ce qu'il y avait de mieux parmi les œuvres du christianisme.

Voilà un homme qui est censé savoir ce dont il parle, un membre du parlement fédéral, et il doit connaître les chefs de son parti.

L'honorable M. CHOQUETTE : Je soulève un point d'ordre. Qu'est-ce que cela nous fait ? Je suis surpris et chagrin que l'honorable sénateur soulève une question qui ne concerne pas le Sénat. Nous devons mette fin à cela. Nous avons à nous occuper aujourd'hui de mesures importantes, et je ne vois pourquoi nous discuterions cette question. Tout ce que nous avons à faire c'est de mépriser de pareilles accusations par notre silence. L'honorable sénateur ne devrait pas donner publicité à de pareilles inepties.

Le PRESIDENT : J'ai compris que l'honorable sénateur voulait poser une question à l'honorable sénateur du comité de l'Economie Interne.

L'honorable M. CLORAN : Le président comprend mieux la question que l'honorable sénateur de Montmagny.

L'honorable M. CHOQUETTE : Je soulève un point d'ordre. Que l'honorable sénateur pose la question, mais qu'il ne lise pas tous les journaux du pays au sujet de cette ineptie.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur s'emporte pour rien. J'ai dit que pour faire connaître l'accusation portée contre le Sénat je devais lire quelques lignes.

L'honorable M. CHOQUETTE : Aucune accusation n'a été portée.

L'honorable M. CLORAN : Evidemment l'honorable sénateur ne comprend pas suffisamment l'anglais pour savoir ce que j'ai dit.

L'honorable M. CHOQUETTE : Je le comprends assez.

L'honorable M. CLORAN : J'ai cité des faits, et je désire demander à l'honorable président du comité de l'Economie Interne s'il a dans le personnel sous son contrôle 67 messagers et pages, dont 42 sont catholiques et les autres protestants ? L'honorable sénateur de Montmagny ne devrait pas être aussi prompt, surtout en pareille matière. S'il comprenait la portée d'une pareille assertion devant le peuple, il comprendrait qu'il faut détruire le mensonge en germe.

L'honorable M. WATSON : La question n'est pas grave, et il est facile d'y répondre. Nous n'avons certainement pas dans notre personnel 67 messagers et pages. Le nombre des messagers est de 12 et celui des pages est de 4. Je ne connais absolument rien de leurs croyances religieuses.

TROISEME LECTURE DE BILLS.

Bill (Q) intitulé : "Loi concernant la London Guarantee Accident Company."—(L'honorable M. Ross, Middlesex.)

Bill (V) intitulé : "Loi concernant la Dominion Gurantee Company, Limited."—(L'honorable M. Baker.)

Bill (U) intitulé : " Loi à l'effet de changer le nom et le siège de la compagnie dite The Anglo-Canadian Insurance Company." —(L'honorable M. Ellis.)

Bill (19) intitulé : " Loi concernant la banque dite The Winnipeg Bank, tel qu'amendé."—(L'honorable M. Watson.)

BILL CONCERNANT LES CHAMPS DE BATAILLE NATIONAUX DE QUEBEC.

RAPPORT DU COMITE.

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du bill (111) intitulé : " Loi concernant les champs de bataille nationaux de Québec."

(Au comité.)

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Pour me rendre aux désirs de mon honorable ami, j'exposerai brièvement les raisons qui ont engagé le gouvernement à présenter cette mesure. La loi a pour objet d'autoriser le gouvernement à acquérir, à certaines conditions, qui seront expliquées plus longuement devant le comité, certains terrains à Québec, en outre de ceux qu'il possède déjà, et pour en disposer de manière à faire un parc national sur le lieu où se livra l'engagement appelé la Bataille des Plaines d'Abraham.

Comme le savent les honorables sénateurs, l'engagement qui eut lieu là peut être regardé comme une courte escarmouche et n'a été remarquable que par la mort tragique des deux vaillants chefs des armées ennemis ; mais cet engagement doit être considéré, sous d'autres aspects, et je crois avoir raison de dire que jamais dans l'Amérique du Nord un événement n'a eu des conséquences aussi graves que celles de la bataille des Plaines d'Abraham. Comme les honorables sénateurs le savent sans doute, bien que depuis quelque temps on ait été porté à oublier ce qui s'est passé autrefois, la lutte que se livrèrent la Grande-Bretagne et la France pour la suprématie dans l'Amérique du Nord, et qui, je pourrais dire, se termina par cette bataille, avait été longue et opiniâtre, le résultat fut indécis durant plus longtemps peut-être que les gens se l'imaginent. Effectivement il y eut un temps où les chances de succès parurent être plutôt du côté de la France que du côté de la Grande-Gretagne. A un moment le gouvernement français occupant, au sud, la province de la Louisiane et au nord la province du Canada, avait, à proprement parler, entouré les colonies anglaises, de trois côtés, comme d'une chaîne de postes fortifiés plus ou moins redoutables, et avait acquis plus ou moins, en Amérique, la suprématie, grâce à l'alliance des Français avec les tribus sauvage de tout le territoire qui s'étend à l'ouest et au nord des rivières Ohio et Mississipi. Au fait, à un moment il parut excessivement certain que l'Amérique du Nord serait plutôt française qu'anglaise. Deux ans avant le combat dont j'ai parlé, le marquis de Montcalm menaça Albany et réussit presque à couper en deux les colonies septentrionales des Etats-Unis. Un an avant cette bataille, il repoussa, en lui infligeant de lourdes pertes, une armée anglaise, deux fois plus forte, si ma mémoire ne me fait pas défaut, que celle qui combattit sous Wolfe aux Plaines d'Abraham. Tous ceux qui se sont donné la peine d'étudier l'histoire savent que si Wolfe eût été vaincu dans cette bataille, étant donné que la flotte anglaise ne pouvait rester devant Québec que durant quelques semaines de plus, il n'y a aucun doute que le Canada aurait continué d'être sous la domination française. Je suis bien certain que son insuccès n'aurait pas été réparé par l'abdication de Pitt le Père, et nous savons tous que ses indignes successeurs auraient été absolument incapables de réussir dans l'entreprise où il avait échoué, tandis que la victoire de Wolfe eut pour effet d'isoler les troupes de la vieille France dans la colonie du Canada. La prise de Québec coupa toutes les communications avec la mère patrie et rendit la reddition du Canada inévitable. Si quelques honorables sénateurs ont lu la lettre que le marquis de Montcalm est censé avoir écrite quelque temps avant sa mort, ils ont dû voir que, bien qu'exprimant de grands doutes sur le résultat de cette lutte, il dit que s'il succombait, si le Canada était perdu pour la France, les colonies américaines de la Grande-Bretagne se querelleraient avec la mère patrie et déclareraient leur indépendance. Cette lettre peut être authentique,

et elle peut ne pas l'être ; mais il y a aucun doute que d'autres observateurs, qui pouvaient tout aussi bien se former une opinion sur ce sujet, vinrent à la même conclusion que Montcalm. Il n'y a aucun doute aussi que l'encre sur le traité de Paris était à peine séchée que la querelle qu'il avait prévue éclata entre la Grande-Bretagne et ses colonies. A vrai dire, elle commença en 1764-65, le traité ayant été conclu en 1763. Dix ans après la guerre civile éclatait. On peut dire même que le succès de Wolfe et la reddition du Canada rendirent possible la révolution américaine. Mais on ne sait pas d'une manière aussi évidente que la révolution américaine et ses succès eurent pour effet d'amener la révolution française qui suivit, peu de temps après, la déclaration de l'indépendance américaine. Nul doute que la diffusion des idées démocratique amenée par la révolution américaine, et, en outre, la dépression que subirent les finances françaises résultant de la lutte de la France avec l'Angleterre, eurent pour effet de précipiter la révolution française, ou, dans tous les cas, la fit conduire probablement d'une manière toute différente qu'elle aurait été conduite suivant le cours ordinaire des choses. J'ai dit tout à l'heure que cette bataille pouvait être considérée comme une simple escarmouche, étant donnés le nombre de soldats engagés dans l'action et les pertes subies de part et d'autre, mais qu'à un autre point de vue il est parfaitement clair que le résultat de la bataille des Plaines d'Abraham a marqué une étape dans l'histoire de l'humanité—je pourrais dire, sans exagération, a beaucoup contribué à fixer les destinées des peuples des deux continents. Etant donné le point que cette bataille a marqué dans notre histoire, étant données les conséquences mondiales qu'eut l'engagement dans lequel Wolfe succomba, le gouvernement est venu à la conclusion qu'il était très opportun que le lieu où se livra cet engagement mémorable fût conservé comme un parc national et fut embelli et entretenu de manière à rappeler aux étrangers qui visitent le Canada et au peuple canadien lui-même les événements importants qui eurent lieu dans le voisinage de Québec. Les détails de la mesure seront discutés dans le comité, et j'espère que la Chambre et le peuple du Canada seront prêts à admettre que le gouvernement a tenu compte d'une manière raisonnable de la position que le Canada prend dans l'histoire des nations, et que notre attitude sera approuvée par les deux côtés de la Chambre, comme elle l'a été, je crois, dans la Chambre basse.

L'honorable M. LOUGHEED : Bien que je puisse dire, sans crainte de me tromper, que tous les membres de cette Chambre ont apprécié le résumé intéressant que l'honorable ministre a fait des événements importants qui se passèrent sur les Plaines d'Abraham, je regrette qu'avant de clore ses remarques il n'ait pas expliqué plus longuement la politique du gouvernement à propos de ce projet. Nous discutons un bill qui comporte une forte dépense d'argent. La politique du gouvernement devrait assurément être expliquée plus amplement. On hésite à parler du retard qu'on apporte à la présentation de bills importants devant cette Chambre. Il n'y a pas de raison pour que ce bill n'ait pas été déposé devant la Chambre il y a quelques semaines, pour subir toutes les épreuves ordinaires et pour que le gouvernement l'expliquât comme il doit expliquer toute mesure de ce genre. Il y a quelques jours, la Chambre des communes a voté un crédit de $300,000, qui ne représente qu'une partie de la somme nécessaire à la réalisation du projet. Quiconque a lu le "Hansard" a remarqué que l'on s'est plaint, à la Chambre des communes, du peu d'explications que le gouvernement a données lors de la présentation de cette résolution. Le peu de renseignements que nous avons relativement à un projet aussi important nous autorise à critiquer sévèrement le gouvernement pour la négligence, pour ne pas dire plus, qu'il a montrée en ne faisant pas connaître les détails relatifs au projet en question. Je ne me prononce pas sur le projet, je ne mets pas en doute la sagesse de la conduite que le gouvernement se propose de suivre ; mais je dirai qu'il n'aurait été que raisonnable que le gouvernement nous eût fait connaître les faits il y a longtemps. Il peut y avoir divergence d'opinions sur l'opportunité qu'il y a pour le gouvernement de s'occuper d'un pareil projet, d'assumer la responsabilité d'acheter les Plaines d'Abraham et de dépenser un million de dollars pour l'achat de ce ter-

rain et pour défrayer toutes les dépenses qui s'y rattacheront. Voici ce que je veux savoir de mon honorable ami. Qu'est-ce que le gouvernement veut faire relativement à l'acquisition du terrain en question? Nous devrions savoir, au moins, combien coûtera ce terrain ? Les honorables sénateurs qui ont étudié ce bill remarqueront qu'il a pour objet la nomination d'une commission devant être composée de cinq membres, qui s'occuperont d'une manière plus active que le gouvernement de la réalisation du projet. Il a pour objet l'expropriation de la propriété connue sous le nom de Plaines d'Abraham et l'occupation ultérieure de cette propriété. D'après la discussion qui s'est faite ailleurs j'ai appris que le moins que coûtera l'achat de ce terrain sera un million de dollars. Si je comprends bien, la somme de $300,000 qui a déjà été votée servira à couvrir les dépenses des fêtes du troisième centenaire qui auront lieu en juillet prochain. Cette somme sera sans doute absorbée par les fêtes, et, à la prochaine session, le comité nous demandera un nouvel octroi. Cette somme n'est qu'une faible partie des dépenses qui seront faites et cependant, nous n'avons aucun renseignement au sujet de ces dépenses. Bien que je ne veuille pas empêcher, en quoi que ce soit, l'adoption de cette législation, je dirai qu'il me semble qu'on ne devrait pas insister sur cette adoption avant que la Chambre ait connu tous les faits qui se rattachent à la réalisation de ce projet. Il est possible que ces renseignements soient donnés au fur et à mesure que nous discuterons au comité les différents articles du bill. Mon honorable ami peut donner à la Chambre les renseignements en question, mais assurément une mesure de cette importance historique et financière ne doit pas être adoptée à la vapeur sous prétexte que la commission qui a été nommée ou qui sera nommée par le gouvernement désire avoir l'argent pour commencer à l'employer. Je comprends facilement la hâte que mon honorable ami de Grandville a de faire adopter immédiatement cette législation. L'impatience qu'il a montrée en demandant la suspension des règles et l'adoption de la loi lui fait honneur comme représentant de la grande ville de Québec. Quoiqu'il en soit, bien que les citoyens de Québec puissent connaître le mieux possible les dépenses que comporte le projet que le gouvernement a en vue, ceux des autres parties du Canada ne les connaissent pas ou les connaissent peu. Je pense que nous recevrons ces renseignements pendant que nous discuterons les différents articles du bill.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Il vaut mieux discuter la mesure article par article, et je pourrai donner à mon honorable ami des renseignements relativement à chaque article.

L'honorable M. SCOTT : Je suis quelque peu surpris de l'attitude de mon honorable ami. L'opposition connait tous les faits qui ont été communiqués au gouvernement. La question a été discutée dans les journaux durant trois ou quatre mois. Le projet a été lancé à propos de la célébration du troisième centenaire de Québec. Le gouvernement a été prié de voter un octroi. Il a consenti à faire voter par le parlement une somme de $300,000. Il n'a pas été dit un seul mot relativement au vote d'une autre somme. Mon honorable ami suppose qu'il sera dépensé des millions. Toute la population du Canada a été invitée à souscrire pour la réalisation de ce projet. Il s'agit d'un monument national qui sera érigé au profit de la postérité, pour qu'elle se rappelle qu'une pareille chose a été produite sur ce continent par l'alliance des deux plus grandes nations du monde. Le gouvernement n'a pas d'autres renseignements que ceux que la presse a donnés au public. Peut-être ne sait-il pas les noms des cinq hommes qui doivent être les membres de la commission. Je crois que le public les a connus aussitôt qu'ils ont été suggérés : Bryson Walker, de Toronto, le colonel Dennison, sir George Drummond, qui est un membre de cette Chambre, le maire Garneau, de Québec, et l'honorable M. Turgeon, ministre des Terres de la couronne, de Québec. Un appel a été fait non seulement au gouvernement fédéral, mais aux gouvernements de toutes les provinces du Dominion. Il est décrété dans la loi que toute province qui donnera plus qu'une certaine somme sera représentée dans la commission. Toutes les classes de la population du Canada ont été invitées à souscrire une certaine somme pour montrer l'intérêt

qu'elles portent au projet. Même les écoliers ont été invités à souscrire de petites sommes de cinq sous à dix sous. Je crois que les observations de mon honorable ami ne lui font pas honneur et sont indignes de sa réputation, parce que le gouvernement ne cache absolument rien. Le gouvernement ne prétend pas que tout ce qui est proposé quant à ce projet sera exécuté. Il a nommé une commission indépendante qui devra contrôler l'emploi de l'argent. Le public désire que ces champs de bataille vénérés soient achetés pour être convertis en un parc qui devra subsister pour toujours, qu'une statue, représentant la Paix, soit érigée sur l'île d'Orléans. C'est Son Excellence le gouverneur qui a conçu cette idée. Tout cela a été publié dans les journaux du Canada. Tout le monde est libre de suggérer le moyen de célébrer ce troisième centenaire. Mon honorable ami ne peut parler d'un projet de fête, parce que rien n'a été arrêté encore dans ce sens-là. Tout est encore à l'état embryonnaire. Les cinq hommes qui ont été nommés commissaires sont ceux qui doivent trouver le moyen de réaliser le mieux possible le projet dont il s'agit. On croit généralement que des fêtes auront lieu à Québec ; que cette propriété sera achetée, que des statues seront élevées à quelques héros dans différents endroits. Mon honorable ami et toute autre personne peut faire des propositions dans le but d'exécuter le mieux possible le projet. Je ne crois pas que les membres de la commission se soient encore réunis. Ils peuvent avoir ici une séance pour la forme, mais tant que le bill ne sera pas adopté et qu'ils n'auront pas d'argent, ils ne pourront rien faire.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ne puis féliciter mon honorable ami d'avoir donné au Sénat beaucoup plus de renseignements. Au fait, il a plutôt embrouillé la question.

L'honorable M. SCOTT : Je vous ai dit tout ce que je savais.

L'honorable M. LOUGHEED : Si mon honorable ami examine le bill, il verra que la dernière phrase seule s'applique au troisième centenaire. Le bill a un autre objet. On projette de faire des fêtes en juillet prochain et d'acquérir les champs de bataille en question. Cela est tout à fait étranger au troisième centenaire, sauf que les champs de bataille serviraient à rappeler les fêtes de ce troisième centenaire. Il dit que le gouvernement ne sait ce sujet, que ce qu'il a appris de sources du dehors. C'est de cela que je me plains. Si le gouvernement ne sait rien et s'il fait une loi autorisant une commission composée de cinq membres à exproprier une propriété qui coûtera plus d'un million de dollars, je dis que le gouvernement est blâmable d'avoir présenté une mesure de ce genre, sans l'avoir bien mûrie. On n'aurait rien à dire si le gouvernement demandait de voter un crédit de $300,000 pour les fêtes qui vont avoir lieu. Mais cela n'est qu'un simple petit incident comparé à la portée de ce projet, et le pays et la Chambre veulent avoir, et ils ont droit de l'avoir, une mesure bien élaborée, ils veulent connaître la somme que le parlement devra voter, avant de se lancer dans une pareille entreprise.

L'honorable M. DRUMMOND : J'ai été mêlé au mouvement qui a été commencé dans le but de prélever les fonds nécessaires à l'achat des Plaines d'Abraham et les champs de Sainte-Foye. Il a déjà été fait beaucoup de besogne durant les deux derniers mois dans quelques villes du Dominion, particulièrement dans la ville d'où je viens. Je ne puis jeter beaucoup de lumière sur le sujet en réponse à l'honorable sénateur qui a demandé des explications sur le projet. Je crois que l'achat des Plaines d'Abraham et des Champs de Sainte-Foye pour en faire un parc national dépendra de la somme d'argent qui sera prélevée. Je suppose que les $300,000 seront employés à célébrer la fondation de Québec, qui est virtuellement la fondation du Canada. Quand cette commission aura commencé ses travaux et que les différents comités, de l'Atlantique au Pacifique, auront recueilli des fonds, nous pourrons alors connaître la somme sur laquelle nous pourrons compter et la sorte de projet que nous pourrons réaliser. Nous serons peut-être obligés d'exproprier quelques fermes pour relier les champs de Sainte-Foye aux Plaines d'Abraham sans toucher à la prison de Québec et à la manufacture de fusils Ross, nous pourrons faire un beau parc autour de la ville de Québec, qui pourra soutenir avantageusement la com-

paraison avec n'importe quel parc du monde. Sans doute si la libéralité du peuple canadien nous permettait de recueillir assez d'argent pour faire disparaître deux horreurs qui gâtent le paysage—la prison de Québec et la fabrique de fusils Ross—nous y applaudirions de tout cœur. Je suis d'avis que si nous ne recueillons pas un autre million du peuple canadien pour payer les frais d'expropriation, il faudra que le parc soit limité à l'espace de terrain qui pourra être acheté avec l'argent qui aura été prélevé. Il est maintenant absolument impossible de dire exactement quelle étendue aura le parc projeté et combien il coûtera, attendu que la commission qui a été nommée et les différents comités qui ont été organisés, sur l'avis de Son Excellence le gouverneur général, ignorent la somme dont ils pourront disposer.

L'honorable M. LOUGHEED : A combien s'élève la somme que les clubs canadiens ont recueillie ?

L'honorable M. DANDURAND : Je ne le sais pas. Montréal, avec ce que votera le conseil municipal, fournira une somme d'environ $100,000. Je crois que plusieurs villes et villages ont déjà voté des sommes passablement considérables. Edmonton est une des villes dont on a entendu parler le plus jusqu'à présent. On compte que toutes les villes et villages souscriront pour faire des Plaines d'Abraham et des champs de Sainte-Foye un parc national.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : J'appellerai l'attention de mon honorable ami sur le fait qu'aucun achat de terrain ne pourra être fait sans l'approbation du parlement. La commission ne pourra employer l'argent sans subir aucun contrôle.

L'honorable M. BERNIER : Si le bill avait seulement pour objet l'octroi d'une certaine somme pour l'achat des plaines et leur conversion en un parc national, je ne crois pas que nous devrions voter une aussi forte somme ; mais il y a autre chose à considérer en rapport avec ce parc. Nous devons songer à la paix qui doit régner dans le Dominion. On ne peut pas dire que la paix et l'union qui existent dans toutes les parties du Dominion sont aussi complètes qu'elles devraient l'être. Il est avéré que le projet a été lancé par de hauts personnages du pays en vue d'amener l'union entre les deux plus importantes classes de la population de notre pays. Je crois que le but est très louable, et que le gouvernement ne doit pas hésiter un moment à voter une forte somme, le double de la somme mentionnée dans le présent bill, si la chose est nécessaire, pour faire régner dans le pays la paix d'une manière absolue.

L'honorable M. PERLEY : Nous l'avons maintenant.

L'honorable M. BERNIER : Non, nous ne l'avons pas au Manitoba. Voyez les écoles du Manitoba. On ne nous montre pas un grand désir de respecter les autres croyances et les autres nationalités. Je suis d'avis que la paix ne règne pas comme elle devrait régner entre les deux classes les plus importantes du pays. Personnellement je désire que ce but soit atteint, et, je le répète, si nous pouvions améliorer la situation et faire régner complètement la concorde entre les nationalités, le gouvernement aurait raison de voter cette forte somme. J'espère donc que le bill sera adopté.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Les remarques de l'honorable secrétaire indiquent que ce bill a pour objet une dépense de plus de $300,000. Si l'honorable sénateur veut lire les articles 10 et 11, il verra que des travaux continuels devront se poursuivre dans le parc en question. Après que le parc aura été acheté, il devra être entretenu à perpétuité. Cela peut ne pas nécessiter une grande dépense d'argent ; mais cette dépense devra être faite. Je crois que nous devrions savoir approximativement combien coûtera le terrain qui devra être requis sur ces plaines. Nous ne savons pas quel prix le gouvernement pourrait payer pour faire annuler le bail accordé à Ross. Et puis l'article 10 décrète qu'avant de faire quelque ouvrage le comité devra s'adresser au parlement, et il pourra lui demander, chaque année, de nouvelles subventions. Je ne m'oppose pas à l'adoption du bill. Le bill a un objet patriotique, mais il comporte une dépense d'argent, qui doit être discutée avec soin. Je remarque que les commissaires n'auront pas de salaire, et qu'ils ne seront rem-

boursés que de leurs dépenses réelles. J'ignore si ces messieurs pourront travailler longtemps sans rémunération. En tout cas, nous devrions savoir surtout combien coûtera approximativement l'expropriation du terrain dont il s'agit.

L'honorable M. POIRIER : Je n'aurais pas pris part à la discussion de ce projet, que j'approuve absolument, si l'honorable sénateur de cette Chambre n'avait pas dit que la fondation de Québec était la fondation du Canada. Je demande la permission de relever une erreur historique. Nous sommes tous du même avis relativement aux gloires présentes et passées de Québec. Nous comprenons tous l'importance du projet, et nous savons la conséquence que la victoire définitive des Anglais sur les Français aux Plaines d'Abraham a eue sur les destinées du Canada, bien que la bataille de Saint-Foye—la dernière bataille rangée entre les deux grandes nations—fut gagnée, quelques jours après, par les Français. Nous nous accordons tous sur l'importance de cet événement ; mais assurément je ne partage pas l'avis de l'honorable président, qui prétend que la fondation de Québec fut la fondation du Canada. Quatre ou cinq ans avant la fondation de Québec, le même Champlain et Dumont, Pont-Gravé et d'autres descendirent le Saint-Laurent à la recherche d'un lieu où ils pouvaient asseoir le premier établissement de blancs. En 1604, il n'y avait pas encore de colons de fixés au Canada. Au fait—si ma mémoire ne me fait pas défaut—il n'y avait aucun établissement français dans l'Amérique du Nord sauf celui de Saint-Augustin, dans la Floride. Le même Samuel Champlain, ayant passé par l'endroit où la ville de Saint-Jean a été fondée et a grandi, se rendit, avec ses compagnons, dans la vallée d'Annapolis. Annapolis fut fondée en 1604, et c'est la première colonie qui fut fondée au Canada. La fondation du Canada remonte à 1604—à Port-Royal. En 1904, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, nous avons fait une demande semblable à celle qu'ont faite avec tant de succès nos amis de Québec. On nous a écoutés avec indifférence. Nous nous sommes cependant mis à l'œuvre et nous avons célébré le troisième centenaire de la fondation du Canada. La ville de Port-Royal, aujourd'hui Annapolis, a son histoire, qui ne manque pas de faits d'armes éclatants. Je pourrais dire que la capitulation de Port-Royal a été aussi glorieuse que celle de Québec. Il a fallu quatre expéditions sucessives d'Anglais et de coloniaux pour faire capituler la petite ville. Le dernier siège fut conduit par John Nicholson, qui avait sous son commandement plus de soldats qu'il n'y avait d'habitants non seulement dans Annapolis Royal mais dans toute l'Acadie, et les troupes anglaises avaient été tellement battues dans trois occasions précédentes que Subercase, qui défendait Port-Royal, reçut, lorsqu'il capitula, les honneurs de la guerre. On lui permit d'évacuer le fort avec sa petite garnison. Quoi qu'il en soit, la Chambre voudra bien me permettre de toucher à ce point d'histoire, tout comme elle a permis à l'honorable sénateur de Montréal de parler des catholiques et des orangistes.

Les faits dont je veux parler sont des faits glorieux, parce que la gloire qui a rejailli, à cette époque, sur les Français ou les Anglais, rejaillit aujourd'hui sur le Canada. Après que Subercase, qui commandait seulement à 150 soldats réguliers, eût capitulé et eu reçu ces honneurs, il proposa à Nicholson de lui vendre ses canons. Nicholson était prêt à tout faire pour être agréable à Subercase, et il lui acheta les canons du fort. Subercase n'avait ni chevaux, ni bœufs, pour enlever les canons, et les soldats n'avaient pas reçu leur solde depuis six mois. Avec l'argent qu'il reçut du général anglais, il paya ses soldats. Port-Royal ou Annapolis est la première ville ou le premier village qui ait été fondé au Canada. Le bill doit donc dire, ce qu'il dit, du reste, à mon avis, qu'il s'agit du troisième centenaire de la fondation de Québec et non pas de celui du Canada. Je suis absolument en faveur de l'adoption du bill, mais je suis aussi en faveur de la justice. Il a été livré une autre bataille également grande, également glorieuse, et qui a influé aussi sur la destinée du Canada. Je veux parler de la bataille de Louisbourg. Quelques-uns de vous, honorables sénateurs, ont-il jamais visité Louisbourg ? Si vous l'avez visité et si vous êtes allé dans l'orient, dans les anciennes villes bibliques à l'aspect si solennel, vous avez dû trouver une grande ressemblance entre ces villes et Louisbourg. L'endroit qui a été la plus puissante citadelle

construite en Amérique offre aujourd'hui un spectacle désolant. Il y a quelques années, il s'est fait un mouvement ayant en vue de faire de ce champ de bataille une propriété publique. Des particuliers se sont occupés du projet. Des hommes d'Angleterre, dont quelques-uns sont liés à la famille royale, s'en sont aussi occupés. Il y a dans les provinces maritimes un comité qui fait des efforts pour acquérir ce champ de bataille. Il y a sur ce champ de bataille ce qu'il n'y a pas sur les Plaines d'Abraham et de Sainte-Foye. Les débris des remparts démolis par Boscawen et notre général Wolfe, comme l'ont été ceux de Jérusalem par Titus, sont encore visibles là et gardent un aspect solennel.

Quoi qu'il en soit, nous qui sommes unis, comme descendants de races étrangères, d'un lieu vraiment indissoluble et consoiant, nous qui sans enthousiasme, mais avec l'idée que nous sommes tous Canadiens, travaillons à créer une nation puissante, sans songer à l'impérialisme ou au canadianisme, allons-nous prendre dans le coffre public de l'argent pour acquérir ce champ de bataille, non pas pour Québec, mais pour le Canada, non pas pour les Français ou les Franco-Acadiens, mais pour les Canadiens de tout le Canada, allons-nous, dis-je, dépenser de l'argent, je pourrais dire gaspiller de l'argent, pour acquérir le champ de bataille de Québec et laisser dans l'ombre le champ de bataille de Louisbourg ? J'espère que non. Je fais ces remarques pour indiquer ce qui, à mon avis, devra se faire prochainement. On fera au parlement une pareille demande, non pas pour obtenir une somme suffisante pour payer un gardien devant être chargé de veiller sur le champ de bataille de Louisbourg, de conserver les débris augustes qui s'y trouvent, d'y faire respecter ce sol consacré par le sang des héros anglais et français qui s'y reposent sans que leurs tombes portent la moindre empreinte de leur commune gloire. Je soumets aux honorables sénateurs ces remarques, que je n'aurais pas faites si l'honorable président n'avait pas fait ce que je considère comme un anachronisme, et parce que mon honorable ami du Cap-Breton est prêt, si je comprends bien, à soumettre au Sénat, d'une manière plus régulière, une question que je n'ai fait qu'effleurer.

Article premier.

1. Le Gouverneur en conseil peut nommer cinq commissaires révocables par le Gouverneur en conseil, lesquels, avec tels commissaires additionnels qui peuvent être nommés sous l'autorité de la présente loi, sont constitués en corporation sous le nom de " Commission des champs de bataille nationaux ".

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Les messieurs qui devraient être commissaires ont déjà été nommés, je crois. Ce sont sir George Drummond, M. Byron Walker, le président de la Banque de Commerce, le colonel George Denison, que mon honorable ami doit connaître, s'il a jamais été à la cour de police de Toronto.

L'honorable M. LOUGHEED : Je n'ai pas encore eu cet honneur.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Les autres commissaires sont M. Garneau, le maire le Québec, l'honorable M. Turgeon, le commissaire des Terres de la Couronne.

L'honorable M. FERGUSON : Je n'ai pas un mot à dire contre ceux qui composent la commission. Tous ceux qui viennent d'être nommés sont des hommes hautement respectables et qualifiés pour remplir la tâche qui leur a été dévolue. J'appellerai cependant l'attention de mon honorable ami sur le fait que si le gouvernement fédéral veut en faire une œuvre nationale, il ne devrait pas prendre des commissaires seulement dans deux provinces du Canada.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : L'article 2 décrète :

2. Le gouvernement de toute province qui contribue une somme d'au moins cent mille dollars aux objets de la Commission a droit de nommer un commissaire et ce commissaire est révocable par le gouvernement de la province.

L'honorable M. FERGUSON : Ces deux grandes provinces, sans payer un sou, sont représentées seules dans la commision.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si je suis bien renseigné, la province de Québec donnera $100,000 et la ville de Québec $50,000.

L'honorable M. FERGUSON : Une pareille somme est une goutte d'eau dans la

mer comparée à la somme qui sortira du coffre public.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Peut-être que oui, peut-être que non. Toute somme dépassant $300,000 devra être obtenue du parlement.

L'honorable M. FERGUSON : Dans cette année d'enthousiasme, il est probable que de fortes sommes seront données, surtout par les gens de Québec, où les fêtes auront lieu. Mais nous savons que d'autres dépenses devront être faites plus tard. Le branle a été donné. Deux commissaires ont été choisis dans la province d'Ontario et trois dans la province de Québec, tandis que le grand Ouest et les Provinces maritimes ne sont pas mentionnées. Il est vrai qu'il y a une condition d'imposée, condition qui tend à dire qu'une province qui fournira $100,000 pourra être représentée par un commissaire ; mais les grandes provinces sont représentées dans la commission sans avoir rien donné. Il est probable que les petites provinces ne donneront rien. Je sais que $100,000 venant de l'Ile du Prince-Edouard serait considérée comme une forte somme.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : La ville et la province de Québec ont donné $150,000. Elles ont donc le droit d'être représentées dans la commission, et je crois—je ne puis l'affirmer—que la province d'Ontario se propose de donner aussi.

L'honorable M. FERGUSON : Relativement à la célébration du troisième centenaire, nous pouvons tous comprendre que des sommes considérables seront souscrites par des particuliers, surtout des centres riches comme Montréal ou Toronto. Mais nous devons songer à autre chose. Nous avons devant nous deux projets, qui, à mon sens, de doivent pas être confondus. Il y a un projet relatif à l'acquisition des champs de bataille, qui doivent être conservés comme un parc national. L'autre projet se rapporte au troisième centenaire de Québec. Quand les fêtes seront terminées, quand nous nous mettrons sérieusement à la besogne pour la conservation des champs de bataille comme parc national, le fardeau retombera sur le gouvernement, sur tout le Canada.

Si nous nous occupions que du troisième centenaire, je ne critiquerais pas autant, mais toutes les provinces devront, par l'intermédiaire du gouvernement fédéral, pour la conservation comme parc national, acheter l'étendue de terrain mis à la disposition de la commission. Voilà une des conditions arrêtées dans le bill. Nous approuvons tous l'acquisition des Plaines d'Abraham. Mon honorable ami de Shédiac (l'honorable M. Poirier) aimerait probablement à comprendre dans le projet Port-Royal. Assurément Port-Royal a l'avantage d'avoir été le premier établissement français au Canada et d'avoir été un champ de bataille. Je pourrais réclamer aussi pour l'Ile du Prince-Edouard parce que c'est le premier endroit de l'Amérique du Nord qui a été découvert. Peut-être quelques-uns de mes amis canadiens français n'admettront pas cela ; mais il est avéré que Cabot découvrit l'Ile du Prince-Edouard. Il l'a découvrit le jour de la Saint-Jean, et il donna le nom de Saint-Jean à l'île qu'il avait découverte. Je pourrais dire que nous devrions nous occuper de l'Ile du Prince-Edouard, que la découverte du Canada par Cabot devrait être célébrée ; mais malheureusement nous sommes trop loin de l'anniversaire. Nous avons manqué de remplir un grand devoir en ne célébrant pas cet anniversaire. En tout cas, pour la création d'un parc national sur les Plaines d'Abraham, pour nommer une commission qui devra entretenir le parc—entretien qui devra être à la charge du peuple canadien—les commissaires auraient dû être choisis avec plus de libéralité à l'égard de toutes les provinces.

L'article est adopté.

Article 5.

5. La Commission peut acheter, acquérir et posséder les terrains ou autres propriétés immobilières, dans la cité de Québec ou les environs, où se sont livrées les grandes batailles ou qui étaient occupées par les différents corps des armées respectives sur les champs de bataille.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami peut-il me dire quelle étendue de ce terrain appartient à la couronne ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si je me rappelle bien, environ 150 acres des Plaines d'Abraham ont été achetés par nous, il y a quelques an-

nées. L'honorable sénateur doit se rappeler un item qui avait été mis dans les crédits budgétaires. Quant à l'étendue du terrain qui devra être acheté, elle dépendra beaucoup du montant des souscriptions.

L'honorable M. CHOQUETTE : Avec le terrain de Sainte-Foye, 50 acres devront être achetés.

L'honorable M. LOUGHEED : Quelle étendue de terrain le gouvernement possède-t-il maintenant ?

L'honorable M. CHOQUETTE : Toutes les Plaines appartiennent au gouvernement ; mais un autre terrain, appelé chemin de Sainte-Foye, devra être exproprié.

L'honorable M. LOUGHEED : Combien d'acres appartiennent à présent au gouvernement ?

L'honorable M. CHOQUETTE : Environ 60 acres en tout.

L'honorable M. LOUGHEED : La province de Québec possède-t-elle une partie de ce terrain ?

L'honorable M. CHOQUETTE : Quelques acres. La prison en occupe une partie ; mais l'édifice pourrait servir à un musée.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si je comprends bien, le gouvernement n'a pas l'intention d'acheter, à quelques exceptions près, les terrains occupés par des citoyens. Il veut acheter les terrains vacants. Si je me rappelle bien, il ne doit pas acquérir des villas qui se trouvent le long de certains chemins ; il ne veut faire que l'achat de terrains vacants.

L'honorable M. LOUGHEED : Est-ce que quelqu'un de mes honorables amis de Québec peut me dire quelle sera l'étendue des terrains qui devront être expropriés ?

L'honorable M. CHOQUETTE : Qui appartiennent à des particuliers ?

L'honorable M. LOUGHEED : Oui.

L'honorable M. CHOQUETTE : Une bien faible étendue. Je ne crois pas qu'on doive exproprier des édifices.

L'honorable M. LOUGHEED : Que fera le gouvernement relativement à l'expropriation de la fabrique de fusils Ross ? Très récemment le gouvernement a donné à la compagnie de fusils Ross un bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans et quelques mois. Sir Charles Ross a dit, dans son témoignage, qu'au moins un million a été dépensé pour l'érection de la fabrique et de ses accessoires. Que fera le gouvernement relativement à l'expropriation du terrain loué par le gouvernement ? Sans doute que si le terrain est exproprié, la fabrique devra l'être aussi.

L'honorable M. CHOQUETTE : Il s'agit de savoir si la fabrique de fusils Ross se trouve sur le terrain où eut lieu la bataille. La fabrique ne se trouve pas sur les Plaines, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire disparaître la fabrique.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si je comprends bien, une grande partie de la somme qu'a mentionnée sir Charles Ross avait été employée à l'achat de machines très dispendieuses. Je n'ai pas voulu parler seulement de la fabrique, encore moins du terrain qui lui avait été loué, mais des machines qui ont coûté très cher. En réponse à l'autre question de mon honorable ami, qui a demandé ce que l'on fera de la fabrique Ross, je dirai que la chose n'a pas été prise en considération, et que je ne crois pas qu'elle tombe sous l'empire de la présente loi. Il ne s'agit que de l'achat de l'emplacement du champ de bataille.

L'honorable M. LOUGHEED : Je croyais que le terrain loué à la compagnie de fusils Ross était enclavé dans le champ de bataille ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Il y a quelque doute à ce sujet. Je ne crois pas qu'il ait été prouvé d'une manière satisfaisante que ce terrain fait partie des Plaines d'Abraham.

L'honorable M. CHOQUETTE : Il n'en fait pas partie du tout.

L'honorable M. LOUGHEED : Est-ce que l'étendue du champ de bataille n'est pas définie historiquement ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne le crois pas. Mon honorable ami doit se rappeler que le champ de bataille s'étendait sur un vaste espace. De chaque côté il y avait de quatre à cinq milles hommes engagés dans la bataille,

et ils ont manœuvré dans un rayon passablement considérable. Je ne connais pas suffisamment les alentours de Québec pour dire exactement où la bataille eut lieu. Me rappelant d'avoir franchi la côte de l'Anse, je crois qu'elle eut lieu en deça du terrain où se trouve la fabrique Ross, mais la commission qui étudiera avec soin la question, comme l'a si bien fait remarquer mon honorable ami, devra s'assurer du coût de ce terrain. Je ne crois pas que parce que le parlement met à sa disposition, cette année, $300,000, il lui donne carte blanche. Ce n'est pas là son intention. Plus tard, quand nous étudierons les articles 9 et 10, mon honorable ami verra que de sévères restrictions ont été formulées relativement à l'achat du terrain et des dépenses qui s'y rapporteront. Rien ne sera fait avant que le parlement ait étudié à fond le projet.

L'honorable M. LOUGHEED : Personne ne comprend mieux que mon honorable ami que si le gouvernement confie une pareille tâche à une pareille commission, des particuliers en profiteront pour lui faire acheter des terrains inutiles peut-être, et il faudra que le gouvernement exerce une grande surveillance pour empêcher la commission de se laisser circonvenir.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : On me dit qu'une petite étendue de terrain possédé par des particuliers devra être achetée. Nous possédons déjà une grande partie de cet immeuble. Je croyais que le terrain qu'il fallait acheter était plus vaste que l'a dit mon honorable ami. Mon expérience qui est passablement longue, me porte à croire qu'une commission comme celle que nous avons nommée serait moins exposée à subir une influence indue que les membres du gouvernement qui résident dans la localité.

L'honorable M. LOUGHEED : Je l'espère.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami connait le caractère de sir George Drummond et des deux ou trois autres qui ont été nommés commissaires. Je suis porté à croire qu'ils exerceront une surveillance suffisamment sévère. Il remarquera qu'ils ne sont aucunement nos partisans.

L'honorable M. LOUGHEED : Le choix de ces hommes a été fait judicieusement.

L'article est adopté.

Article 7.

7. La Commission peut—

a) recevoir et employer toutes sommes affectées par le Parlement ou les législatures ou contribuées par quelque corporation municipale ou autre ou par des particuliers, aux objets visés par la présente loi ;

b) enlever tous bâtiments ou toutes autres constructions qui se trouvent sur les terrains pris ou acquis, y construire un musée et ériger des monuments, statues ou autres ouvrages qui sont jugés convenables ; et

c) tracer et construire sur les dits terrains, des avenues, des promenades et des sentiers, des jardins, squares ou autres ouvrages qu'elle juge à propos pour l'embellissement du terrain et la conversion de celui-ci en un parc national digne de commémorer les grands événements qui s'y sont déroulés.

L'honorable M. LOUGHEED : Le gouvernement a-t-il l'intention d'entretenir à ses frais ce parc, ou bien fera-t-il un traité avec la province de Québec pour son entretien ? Il me semble qu'il ne serait pas irraisonnable que la province de Québec prît une part de cette responsabilité.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne puis déclarer qu'un arrangement définitif a été fait à ce sujet, mais je puis dire, par exemple, que le gouvernement serait heureux de faire un traité comme celui que mon honorable ami a proposé.

L'honorable M. LOUGHEED : Est-ce que le gouvernement n'aurait pas fait mieux de laisser la chose facultative plutôt que d'avoir consenti à entretenir à perpétuité ce parc-là ? En adoptant ce paragraphe, vous enlevez aux commissaires le droit d'entamer des négociations avec la province de Québec. Vous prenez une obligation à laquelle il vous sera difficile de vous soustraire. Dès que vous vous adresserez à la commission, elle vous dira : " Vous avez eu l'idée d'entretenir le parc ".

L'honorable Sir RICHARD CARTWRIGHT : Quel est l'article du bill qui, d'après l'honorable sénateur, décrète que nous sommes obligés d'entretenir le parc ?

L'honorable M. LOUGHEED : Implicitement nous y sommes obligés. Le paragraphe (c) de l'article 7 indique l'intention que le gouvernement a d'entretenir le parc. Naturellement, si la commission trace et

construit des avenues, des promenades, des jardins, des squares ou exécute d'autres ouvrages, la conséquence logique sera que le gouvernement entretiendra le parc tel que l'aura fait la commission.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne crois pas que le gouvernement y serait obligé légalement. Je ne crois pas que ce soit l'avis de mon honorable ami.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ne prétends pas cela ; mais je prétends qu'autrement le parc serait abandonné.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Le gouvernement et la commission pourraient exercer de grands pouvoirs, si la province ou la ville de Québec ne voulait pas l'entretenir. Ils diminueraient les dépenses considérablement. Avec cette disposition dans le bill, nous pouvons nous y fier pour le moment.

L'article est adopté.

Article 8.

8. Le ministre des Finances est autorisé à verser à la Commission, à même le fonds du revenu consolidé du Canada et pour les objets visés par la présente loi, la somme de trois cent mille dollars.

L'honorable M. LOUGHEED : A quelle fin sera appliquée cette somme?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : A l'achat du terrain en question. La commission peut cependant appliquer une partie de cette somme pour aider à la célébration du troisième centenaire ; mais on me dit que l'on a surtout en vue de la mettre en mesure d'acquérir les terrains vacants où les deux batailles ont été livrées.

L'honorable M. LOUGHEED : Le gouvernement a-t-il une estimation relative au coût de la célébration ? Je vois que l'article 16 autorise la commission à employer pour cette célébration, une certaine somme qu'elle prendra sur celle de $300,000.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne puis donner une réponse décisive sur ce point. Tout dépendra de ce que fera le public au point de vue de la souscription. Nous comptons recevoir, en outre de ces $300,000, $150,000 de la province et de la ville de Québec. Je crois que la province d'Ontario a offert ou devra offrir $100,000, et il sera souscrit aussi de l'argent par les particuliers. Quelques-unes des autres provinces ont manifesté l'intention de contribuer à la formation d'un fonds, mais n'ont pas spécifié la somme qu'elles veulent donner. Je crois que les souscriptions seront suffisantes pour couvrir les frais de la célébration, mais je ne puis rien affirmer à ce sujet.

L'honorable M. LOUGHEED : J'ai compris que les souscriptions volontaires seraient appliquées à l'achat des Plaines d'Abraham et non pas au paiement des frais de la célébration.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Quelques souscripteurs peuvent appliquer leur don comme ils l'entendent, mais la plupart des souscripteurs n'ont mis, je crois, aucune condition à leur souscription.

L'article est adopté.

Article 9.

9. Le Gouverneur en conseil est autorisé à affecter aux objets de la Commission tous les immeubles que possède Sa Majesté pour les besoins militaires ou autres usages publics du Canada et qui font partie desdits champs de bataille.

L'honorable M. POWER : Je crois que le gouvernement fédéral possède une partie du terrain en question pour des fins militaires. Je crois qu'en vertu de cet article le gouverneur en conseil pourra prendre ce terrain militaire de Québec et le transférer à la commission.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Tout le terrain compris dans les Plaines d'Abraham.

L'honorable M. LOUGHEED : Je suppose que tous ces terrains appartiennent au gouvernement, puisqu'ils servent à des fins militaires.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Une grande partie de ce terrain a été achetée, il y a quelques années, pour la conservation des Plaines d'Abraham. Mon honorable ami a peut-être raison de dire que des terrains de l'Etat ne pourraient guère être utilisés pour cette fin; mais que les terrains achetés des particuliers pourraient l'être.

L'honorable M. LOUGHEED : Je suppose que le gouvernement pourra faire de ces terrains ce qu'il voudra ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je ne sais pas si le gouvernement pourrait en faire ce qu'il voudrait, dans le cas où ils seraient nécessaires à la défense de la citadelle.

L'honorable M. POWER : Il pourrait lui donner un bail.

L'article est adopté.

Article 10.

10. La commission ne peut acheter ou acquérir d'immeuble sans avoir été au préalable autorisée à ce faire par le Gouverneur en conseil, et il ne peut effectuer aucune dépense sans que le Gouverneur en conseil ait au préalable autorisé cet emploi d'argent.

2. Avant d'entreprendre des travaux d'embellissement ou de construction ou tout autre ouvrage entraînant l'emploi de fonds sur les terrains pris ou acquis sous l'autorité de la présente loi, la commission doit faire préparer des plans des ouvrages projetés indiquant l'emplacement de ces ouvrages et les soumettre au gouverneur en conseil, et la commission doit fournir au gouverneur en conseil les descriptions et renseignements supplémentaires qui peuvent être nécessaires; et nul ouvrage de l'espèce ne peut être commencé tant qu'il n'a pas été agréé par le gouverneur en conseil, et, pareillement, les plans du musée ou de tout édifice à ériger dans le parc doivent, avant que soit commencée la construction du musée ou de l'édifice, être agréés par le gouverneur en conseil.

L'honorable M. POWER : Il me semble que cet article pourra créer des embarras. Il dit : " La commission ne peut acheter ou acquérir d'immeuble sans avoir été au préalable autorisée à ce faire par le parlement." Cela lie, pour ainsi dire, les mains de la commission, jusqu'à l'année prochaine, à moins que nous n'adoptions, cette année, une loi autorisant la commission à acheter tout terrain jugé nécessaire et de faire toute dépense également nécessaire. D'après le présent bill, la commission ne peut ni acheter des terrains, ni dépenser de l'argent.

L'honorable M. LOUGHEED : Pourquoi la commission achèterait-elle ces terrains sans soumettre la proposition au parlement ? D'abord l'achat du terrain n'est pas nécessaire à la célébration. Ensuite, les terrains ne peuvent être utilisés pour d'autres fins, puisque la commission a le droit de les exproprier. La commission n'agira donc pas aussi vite que l'a dit mon honorable ami.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Il ne sagit pas seulement du terrain. La commission ne pourra rien faire sans le consentement du parlement, c'est-à-dire entre juillet et l'automne. Elle ne peut faire aucun ouvrage et dépenser aucune somme d'argent.

L'honorable M. SCOTT : Une certaine dépense est autorisée.

L'article est adoptée.

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je savoir de mon honorable ami si le parlement pourra faire connaître au public le programme du troisième centenaire ?

L'honorable M. SCOTT : Voilà où commence la difficulté.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si mon honorable sénateur pouvait faire des propositions à la commission, lui communiquer un programme bien élaboré des fêtes projetées, il la tirerait d'un grand embarras. Je suis certain que les commissaires passeraient bien des nuits—au moins le secrétaire en passera plusieurs—à élaborer le programme que mon honorable ami voudrait connaître à présent. D'abord il faudra que la commission sache quelle somme d'argent elle pourra consacrer à cette fin. Elle devra ensuite s'assurer du nombre des personnes et du rang des personnages qui assisteront à la célébration. Je crois que le gouvernement français enverra une escadre. Je crois que le gouvernement des Etats-Unis se propose d'envoyer quelques-uns de ses vaisseaux, s'il ne sont pas tous dans l'océan Pacifique, et naturellement le gouvernement anglais enverra une escadre. Mon honorable amis sait que le Prince de Galles a, avec bienveillance, exprimé l'intention qu'il a d'assister au troisième centenaire, et nul doute que les différentes provinces seront représentées à ces fêtes.

L'honorable M. LOUGHEED : Jusqu'à présent, qui a été chargé de faire les préparatifs ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : La commission et ses secrétaires s'en sont occupé, et naturellement deux ou trois membres du gouvernement de Québec ont mûri le projet et seront capables d'aider de leurs conseils la commission.

L'honorable sénateur se rappelle que nous avons eu, il y a quelques années, une certaine fête de ce genre.

Article 16.

16. Considérant que non seulement l'année actuelle va marquer, il est à espérer, la consécration des champs de bataille selon que l'autorise la présente loi, mais que cette année est encore le trois-centième anniversaire de la fondation de la cité de Québec et de l'établissement du gouvernement français et de la civilisation sur les bords du Saint-Laurent par Samuel de Champlain, et qu'il est à désirer que ces événements soient commémorés ainsi qu'il convient; il est en conséquence décrété que la commission peut, sous l'autorité de et la direction du gouverneur en conseil, organiser et réaliser à une époque convenable une célébration solennelle et en tout point digne, du trois-centième anniversaire de la fondation de Québec par Champlain, ainsi que la dédicace des champs de bataille aux usages publics du Canada prévus par la présente loi; et la commission peut employer pour ladite célébration, subordonnément à la sanction et à l'approbation du gouverneur en conseil, telle partie de la somme de trois cent mille dollars ci-dessus affectée qu'autorise la commission subordonnément à cette sanction et à cette approbation.

L'honorable M. POWER : Relativement à cet article, je désire donner une explication. Je regrette que l'honorable sénateur de Marshfield ne soit pas ici, parce que je vois par l'article 16 qu'il n'a pas eu raison de critiquer comme il l'a fait, parce qu'il n'y est pas dit qu'il s'agit seulement de la fondation de la ville de Québec ; il y est fait mention de la fondation de la ville de Québec et de l'établissement du gouvernement civil par Champlain sur les bords du Saint-Laurent.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable sénateur semble avoir, à ce sujet, des idées plus avancées que n'en a le gouvernement.

L'honorable M. POWER : Je désire ajouter que je partage absolument l'avis de l'honorable sénateur de l'Acadie, à savoir qu'il y a eu un établissement de fondé à l'endroit appelé aujourd'hui Nouvelle-Ecosse, avant la fondation de Québec ; mais je ne crois pas qu'il s'agisse de cela aujourd'hui. Au reste, l'honorable sénateur a parlé d'une fête qui pourrait se faire plus tard pour célébrer la fondation de Port-Royal et que lorsque cette fête devra avoir lieu, des commissaires seront nommés pour représenter une des provinces maritimes. Il s'agit aujourd'hui d'une commission qui doit s'occuper de la célébration d'un événement qui n'intéresse réellement que l'ancien Canada. Cette célébration ne concerne pas les provinces maritimes, et quand aura lieu la célébration dont mon honorable ami a parlé, le gouvernement, quel que soit le parti qui sera au pouvoir, devra sans doute voir à ce qu'il soit nommé des commissaires devant représenter les provinces maritimes.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. POIRIER : Je proposerai de retrancher les mots : " L'établissement du gouvernement français et de la civilisation sur les bords du Saint-Laurent," parce que, historiquement, cela est inexact, cet établissement ayant eu lieu quatre ans auparavant. L'article devrait se lire ainsi: " La fondation de Québec ", etc.

L'honorable Mr. McSWEENEY : Je seconde la motion.

L'amendement est rejeté.

L'article est adopté.

L'honorable M. ROY, au nom du comité, fait rapport du bill sans amendement.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT propose la suspension des règles en tant qu'elles s'appliquent à ce bill.

L'honorable M. POWER : On désire ardemment que ce bill soit sanctionné immédiatement, et je crois, d'après ce qu'a dit l'honorable sénateur de Grandville, que Son Excellence serait trop heureuse de venir sanctionner ce bill immédiatement après son adoption. Je demanderai donc respectueusement au leader du gouvernement de téléphoner à Son Excellence pour lui dire que le bill a subi ses trois lectures et que nous serions heureux de le voir venir le sanctionner ce soir. Les honorables sénateurs peuvent trouver que c'est traiter quelque peu irrévérencieusement Son Excellence ; mais je me rappelle qu'il y a quelques années l'honorable secrétaire d'Etat doit s'en souvenir le gouverneur général d'alors allait quitter sa résidence pour venir proroger le parlement, lorsque le leader de cette Chambre lui téléphona de ne pas venir ici. Et il ne vint pas. Aujourd'hui la chose est différente. Nous voulons que le gouverneur vienne ici, et Son Excellence

désire ardemment sanctionner le présent bill ; et nous avons un précédent qui nous autorise à nous servir du téléphone.

La motion est adoptée, et le bill lu une troisième fois et adopté.

BILL CONCERNANT LA COOPERATION.

AJOURNEMENT DE LA DEUXIEME LECTURE.

L'ordre du jour apnelle :

La deuxième lecture du bill (5) intitulé: " Loi concernant la coopération ".

L'honorable M. SCOTT : Je propose que l'ordre du jour soit rescindé et qu'il soit inscrit dans le cahier des avis pour jeudi prochain.

L'honorable M. LOUGHEED : Qu'est-ce que l'honorable ministre se propose de faire de ce bill d'ici au moment où il subira sa deuxième lecture ? Doit-il être soumis au comité des banques et du commerce ou au comité général de la Chambre ?

L'honorable M. SCOTT : Il devra nécessairement être soumis au comité général de la Chambre ; mais je crois qu'il devrait être transmis d'abord au comité des banques et du commerce.

L'honorable M. LOUGHEED : Ce bill a été longuement discuté à la Chambre des communes. Un comité spécial fut nommé pour l'étudier. Le sujet est nouveau pour les membres de cette Chambre-ci, qui n'ont pas étudié les dispositions de ce bill. Je crois que le gouvernement impérial a nommé une commission royale devant étudier un bill du même genre. Je demanderai donc à mon honorable ami d'étudier la question de savoir s'il ne devrait pas être soumis à un comité devant lequel comparaîtraient des témoins et des explications seraient données.

L'honorable M. SCOTT : Je crois qu'il vaudrait mieux qu'il fût transmis d'abord au comité des banques et du commerce et ensuite au comité général de la Chambre.

La motion est adoptée.

LOI MODIFIANT LA LOI DES CHAMBRES DE COMMERCE.

RAPPORT DU COMITE.

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du bill (BB) intitulé : " Loi modifiant la loi des chambres de commerce."

(Au comité.)

Article 1.

1. L'article 4 de la " Loi des chambres de commerce ", chapitre 124 des statuts revisés, 1906, est par la présente loi amendé par l'addition du paragraphe suivant:

2. Lorsque le district est situé en totalité ou en partie dans les limites d'un district pour lequel il existe une chambre de commerce, le certificat doit être accompagné d'une déclaration statutaire de deux personnes ou plus, signée par elles, attestant les faits, indiquant la population du district actuellement en existence, celle du nouveau district projeté, celle du district actuellement en existence, avec la diminution causée par le changement projeté, ainsi que les faits et considérations qui ont motivé l'établissement de la nouvelle chambre de commerce.

L'honorable M. SCOTT : Le bill a pour objet d'autoriser le gouverneur en conseil, quand des demandes en sont faites, d'établir des chambres de commerce dans un district où il en existe déjà une. J'ai donné pour exemple l'établissement d'une chambre à Battleford-nord. Elle se trouve située dans le district de la chambre de commerce de Battleford. Le gouverneur en conseil est saisi de la question et demande à la chambre de commerce déjà établie si elle s'oppose à l'établissement d'une autre chambre.

L'honorable M. LOUGHEED : Est-il bon de faire une loi quni permette à deux chambre de commerce d'exercer leur influence au détriment l'une de l'autre ? Il me semble que c'est là le principe qu'a formulé mon honorable ami. Voyez Battleford. Il y a une chambre de commerce sur chaque côté de la rivière. Sur un côté de la rivière une chambre de commerce s'occupe des affaires de son district, et l'on organise l'établissement d'une autre chamsur le côté opposé de la rivière.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LOUGHEED : Il me semble inopportun d'organiser deux chambres de commerce devant s'intéresser des affaires d'intérêt public dans une petite sphère d'action. Puis-je savoir à quoi servira l'établissement de chambres de commerce sur chaque côté de la rivière Saskatchewan, l'une vis-à-vis de l'autre ?

L'honorable M. SCOTT : Ce sont deux villes rivales, qui ne sont pas plus unies que le son Fort-William et Port-Arthur.

L'honorable M. LOUGHEED : Cela ne fera qu'accentuer la rivalité.

L'honorable M. SCOTT : Oh ! non.

L'article est adopté.

Article 4.

4. Lorsqu'il apparaît qu'une chambre de commerce devient incapable d'exercer, ou a cessé d'exercer ses pouvoirs, le gouverneur en conseil peut, aux termes et conditions qu'il juge justes et convenables, dissoudre cette chambre de commerce.

L'honorable M. LOUGHEED : Quelle procédure devra être adoptée pour faire disparaître une chambre de commerce comme celle-ci ?

L'honorable M. SCOTT : Si la chambre a réellement cessé d'exister, et s'il est évident qu'elle a été dissoute par des causes naturelles.

L'honorable M. LOUGHEED : Pourquoi le gouvernement s'en occupe-t-il ?

L'honorable M. SCOTT : Son administration est sous l'autorité du gouvernement. Un dossier de tout ce qu'elle a fait doit être conservé. Je ne vois rien qui s'oppose à cela.

L'honorable M. LOUGHEED : S'est-il présenté des cas qui ont nécessité l'application d'une pareille disposition ?

L'honorable M. SCOTT : Non, je ne le crois pas.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable amis peut-il nous lire quelle disposition nous avons déjà pour dissoudre une chambre de commerce ? Je n'en connais aucune.

L'honorable M. SCOTT : Je crois qu'il n'y en a pas.

L'honorable M. LOUGHEED : Je crois que la simple déclaration faite par le gouvernement qu'une chambre de commerce est dissoute n'est pas suffisante. Il devrait y avoir une disposition qui permette de distribuer son actif, de payer ses dettes, etc.

L'honorable M. SCOTT : Les chambres de commerce n'ont pas d'actifs.

L'article est adopté.

L'honorable M. McKAY (Truro), au nom du comité, fait rapport du bill sans amendements.

BILL MODIFIANT LA LOI DES LIQUIDATIONS.

RAPPORT DU COMITE.

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du bill (102) intitulé : " Loi modifiant la loi des liquidations."

(Au comité.)

L'honorable M. SCOTT : Le bill a pour objet de décréter que la cour d'appel au Manitoba est la cour où doit être fait dans cette province le dernier appel. Il ne change rien relativement aux autres provinces.

L'honorable M. WILSON, au nom du comité, fait rapport du bill avec amendement.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (32) intitulé : " Loi constituant en corporation la banque de Vancouver."—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (25) intitulé : " Loi concernant la Hamilton Radial Electric Company."—(L'honorable M. Gibson.)

Bill (41) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company."—(L'honorable M. Belcourt.)

BILL CONCERNANT LA EDMONTON, YUKON AND PACIFIC RAILWAY COMPANY.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. WILSON (en l'absence de l'honorable M. Davis) propose la deuxième lecture du bill (68) intitulé : " Loi concernant la Edmonton, Yukon and Pacific Railway Company."

L'honorable M. POWER : Cette mesure semble importante. Le chemin est censé partir du Pacifique, à un endroit non loin du Yukon, et se rendre à la Baie d'Hudson, et le présent bill a pour objet d'autoriser la compagnie à construire une autre ligne et à faire différentes choses, et elle semble n'avoir encore rien fait, bien qu'elle ait été constituée en corporation en 1896. Je crois que l'honorable sénateur devrait donner quelques explications à la Chambre.

L'honorable M. WILSON : En l'absence du promoteur du bill, je propose cette résolution, et je ne crois pas devoir l'expliquer, parce que j'ai été averti à maintes

reprises qu'il n'est pas nécessaire d'expliquer au long un bill, à sa deuxième lecture, lorsqu'il doit être soumis à un comité spécial qui en étudie, analyse et dissèque chaque article. Pour cette raison, je propose la deuxième lecture du bill. Je n'ai pas même le bill sous la main. Sans doute ce bill est important, et je sais parfaitement que l'honorable sénateur d'Halifax en connaît aussi bien les dispositions qu'aucun membre de cette Chambre. En tout cas, s'il ne connaît pas le bill, s'il n'en comprend pas le sens, je serai prêt à passer une heure ou deux avec lui pour que nous le parcourions ensemble attentivement.

La motion est adoptée.

RESUME DES DEBATS DESTINES A LA PRESSE.

L'honorable M. FERGUSON : Avant l'ajournement de la Chambre, je désire appeler l'attention de la Chambre sur une erreur qui s'est glissée hier dans le compte rendu sommaire de nos délibérations. Je ne désire pas reprocher à notre rapporteur une erreur intentionnelle ; mais je désire attirer l'attention sur une erreur grave qui a été commise dans son résumé des débats. Je ferai remarquer en passant que notre rapporteur ne doit pas faire de commentaires sur nos délibérations. Si l'assertion eût été faite par une honorable sénateur dans son discours, nous n'aurions pas raison de nous plaindre, même si la même erreur avait été commise, mais nous avons le droit de nous plaindre d'un commentaire erroné fait par notre rapporteur. Je lis dans son résumé l'assertion suivante à propos du bill Lancaster :

Le rapport du comité des chemins de fer du Sénat amendant le bill Lancaster ayant pour objet la surveillance des traverses de chemins de fer dans les districts colonisés a été discuté. Le bill tel qu'il était après son adoption aux Communes proposait d'abroger l'article 75 de la loi des chemins de fer et d'y substituer un article tendant à déclarer qu'aucun train de chemin de fer ne peut passer à une traverse à niveau à plus de dix milles à l'heure à moins qu'elle ne soit dûment gardée, ou à moins qu'elle ne soit construite et entretenue conformément aux ordres de la commission des chemins de fer, que la commission avait le pouvoir de restreindre la vitesse dans tous les cas; et que la loi ne devait pas devenir en vigueur que le premier janvier prochain.

Voilà le résumé exact fait par le rapporteur du contenu du bill Lancaster. Je ne le contredis pas ; mais le rapporteur, malgré l'exactitude de son compte rendu, aurait dû se borner à rapporter ce qui avait été dit. Le rapporteur a ajouté :

Le comité du Sénat recommande des amendements en vertu desquels l'article 75 continuera à exister et un nouvel article relatif à la protection devant être donnée au public sera ajouté.

Ce qui fait la différence entre la dernière mesure et le bill Lancaster c'est qu'on a rayé la première déclaration " à moins que cette traverse ne soit dûment gardée ", et qu'on y a substitué " à moins que cette traverse ne soit dûment gardée conformément aux ordres, règlements et directions de la commission des chemins de fer ".

Cela est inexact. Il est exact, par exemple, que l'on a rayé les mots : " Jusqu'à ce que cette traverse soit dûment gardée ", mais on ne pouvait subsituer à ces mots : "Ou à moins que la permission ne soit donnée par quelque règlement ou ordre de la commission." Au lieu de donner une nouvelle protection relative aux traverses, on supprime ce qui protégeait le public. De la manière que la chose a été écrite par le rapporteur, on est porté à croire qu'une nouvelle protection a été ajoutée, tandis que les mots insérés ici pour en remplacer d'autres étaient déjà dans le bill Lancaster. On a rayé les mots : " A moins que cette traverse ne soit dûment gardée ", et on a inséré à leur place : " Ou à moins que la permission ne soit donnée par quelque règlement ou ordre de la commission." Le commentaire induit absolument en erreur, fait croire que l'amendement proposé par mon honorable ami le sénateur Beïque a ajouté une nouvelle protection, tandis qu'il a supprimé celle que déjà donnait la loi.

L'honorable M. SCOTT : Il y a quatre nouveaux amendements. On n'a pas attiré mon attention sur le compte rendu, et je ne l'ai pas lu ; mais si je l'avais lu, j'aurais été, comme le reste du public, dans les ténèbres, parce que toute la chose est difficile à comprendre. Pour la comprendre, il faut que vous l'analisiez, même avec plusieurs amendements sous vos yeux. Je doute fort que quelqu'un eût pu faire un meilleur compte rendu du débat.

L'honorable M. FERGUSON : Assurément mon honorable ami ne peut être dans une telle ignorance à ce sujet, après avoir étudié si longuement ce bill-là. Ce n'est pas le compte rendu du discours d'un

sénateur, mais une explication qu'a donnée le rapporteur et qui a été publié dans les journaux. Dans le bill Lancaster se trouvent déjà les mots : " A moins qu'une telle traverse ne soit dûment gardée ", etc., et ils n'ont pas été insérés dans le présent bill pour la première fois ; mais les mots qui y ont été substitués sont : " A moins que la permission ne soit donnée par quelque règlement ou ordre de la commission" Si ces mots avaient été insérés, cela aurait été parfait ; mais ces mots, s'ils avaient été insérés, auraient donné un fort argument en faveur de l'amendement de l'honorable sénateur.

L'honorable M. SCOTT : J'oserai dire que, à part mon honorable ami, personne ne s'est aperçu de cela.

L'honorable M. FERGUSON : Tout ce que j'ai à dire c'est qu'il est regrettable que mon honorable ami le leader de cette Chambre se trompe autant sur une partie importante de la législation.

L'honorable M. SCOTT : Je ne me trompe pas. Je dis seulement que je suis perplexe. Je ne parle pas de moi. Je dis qu'à part mon honorable sénateur personne n'aurait remarqué cela.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami admettra avec moi que notre rapporteur—et je suis prêt à dire que d'habitude il fait très bien sa besogne—devrait se borner à rapporter les discours sans les commenter.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur est trop sévère dans sa critique. Le rapporteur doit donner la substance des différents amendements pour que les lecteurs de ce résumé puissent comprendre ce dont il s'agit. Il se peut que le rapporteur ne se soit pas servi du langage qui convenait à expliquer parfaitement l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry ; mais il l'a passablement bien expliqué.

L'honorable M. FERGUSON : Il a dit le contraire de ce qu'il aurait dû dire.

L'honorable M. POWER : Il est de son devoir de faire un compte rendu que le public peut comprendre, et il n'aurait pu y réussir en ne faisant pas connaître les amendements. Je ne crois pas que le public aurait été mieux renseigné si les amendements avaient été publiés au long. Il importe surtout que le Sénat ne soit pas induit en erreur. Les amendements sont dans nos procès-verbaux, et quand il nous faudra les discuter, nous pourrons les prendre tels qu'ils sont. Nous ne consulterons pas le " Citizen " ni d'autres journaux pour nous guider.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami ne discute pas une pareille chose : il l'approuve. Il est étonnant d'entendre l'honorable sénateur d'Halifax faire une telle assertion. Notre rapporteur est chargé de rapporter les débats destinés à la presse. Personne ne le blâmerait s'il eût rapporté exactement le discours d'un sénateur qui aurait dit une chose inexacte ; mais en disant comment il a été proposé d'amender un bill, il a suggéré un bon amendement : mais il a omis des mots qui auraient dû être insérés dans la disposition. Je sais que le rapporteur n'a pas fait cela intentionnellement. Il a jugé à propos de faire un commentaire, et il en a fait un qui prête à objection.

L'honorable M. ELLIS : Le rapporteur peut avoir fait une erreur ; nous sommes tous exposés à faire des erreurs. Mais l'honorable sénateur semble croire qu'un rapporteur peut faire le résumé d'une discussion sans se servir de paroles de son cru. Je crois que l'honorable sénateur demande une chose impossible.

L'honorable M. FERGUSON : Assurément mon honorable ami ne prétend pas que le rapporteur peut expliquer chaque bill soumis à la Chambre, puis rapporter ensuite ce qu'ont dit les honorables sénateurs en le discutant. S'il avait fait autrement, il ne se serait pas exposé à la critique. Les honorables sénateurs de la gauche semblent heureux de cette erreur, parce qu'ils croient qu'elle leur donne raison.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur est trop sévère. J'oserais dire que personne n'aurait trouvé une faute dans le compte rendu, sauf mon honorable ami.

L'honorable M. FERGUSON : Si l'on n'a pas découvert cette faute, c'est qu'on a été trompé par le rapporteur, qui a dit que l'honorable sénateur de De Salaberry avait

mis dans son amendement une disposition qui ne s'y trouvait pas.

L'honorable M. SCOTT : Je crois qu'une douzaine de sénateurs pourraient prendre la parole pour m'approuver.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable ministre est satisfait parce qu'il y trouve son compte.

L'honorable M. SCOTT : Non, mais nous ne faisons pas des montagnes avec des taupinières.

L'honorable M. FERGUSON : Alors pourquoi ne pas se ranger du côté de la vérité ?

Le Sénat s'ajourne à mardi prochain, à 3 heures p.m.

SENAT.

Séance du mardi le 17 mars 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

SANCTION DE BILLS.

L'honorable juge en chef du Canada, député de Son Excellence le Gouverneur général, étant assis dans le fauteuil, au pied du trône.

L'honorable Président a ordonné au Gentilhomme Huissier de la Verge Noire de se rendre à la Chambre des communes et d'informer cette Chambre :

Que c'est le désir du député de Son Excellence que les Communes se rendent immédiatement auprès de Lui, dans la salle du Sénat.

La Chambre des communes étant venue avec son Orateur.

Le greffier de la Couronne en chancellerie a lu les titres des bills à être sanctionnés, comme suit :

Loi concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Hon. M. FERGUSON.

Loi concernant la " Niagara Grand Island Bridge Company ".

Loi concernant la compagnie dite " The Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool Railway Company ".

Loi concernant la compagnie dite " The Macleod, Cardston and Montana Railway Company ".

Loi concernant la " South Ontario Pacific Railway Company ".

Loi concernant la " Kamloops and Yellowhead Pass Railway Company ".

Loi concernant l' " Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company ".

Loi concernant la compagnie dite " The Boundary, Kamloops and Cariboo Central Railway Company ".

Loi concernant la " Calgary and Fernie Railway Company ".

Loi concernant l' " Ashcroft, Barkerville and Fort George Railway Company ".

Loi concernant la compagnie dite " The Tobique Manufacturing Company " et à l'effet de changer son nom en celui de " Fraser Lumber Company, Limited ".

Loi concernant un brevet d'Eugène François Giraud.

Loi concernant certain brevet de la " Windsor Pump and Foundry Company, Limited ".

Loi constituant en corporation la "Woman's Auxiliary to the Missionary Society of the Church of England in Canada ".

Loi concernant des brevets de la " Goodwin Car Company ".

Loi concernant certains brevets de la "Goodwin Car Company ".

Loi concernant certains brevets de Montague Moore et de Thomas James Heskett.

Loi portant modification de la loi des droits d'auteur.

Loi concernant les arpentages des terres publiques du Canada et les arpenteurs fédéraux.

Loi concernant la compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié.

Loi concernant la caisse des veuves et orphelins des ministres de l'Eglise presbytérienne du Canada.

Loi constituant en corporation l' " Alberta Northern Railway Company ".

Loi concernant la compagnie dite " The British Yukon Railway Company ".

Loi concernant les champs de bataille nationaux de Québec.

Loi concernant la compagnie dite " The Cumberland Railway and Coal Company ".

Il a plu au député gouverneur de se retirer, et

La Chambre des communes s'est retirée.

LES MINUTES DU COMITE DES CHEMINS DE FER.

MOTION.

L'honorable M. LANDRY propose :

Qu'un ordre de la Chambre soit émis pour production d'une copie des minutes du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres du Sénat portant les dates du 21 et du 22 mai 1901.

La motion est adoptée.

COMPAGNIES D'ARTILLERIE DE PLACE.

MOTION.

L'honorable M. LANDRY propose :

Qu'un ordre de la Chambre soit émis pour production d'une copie du rôle de service des compagnies d'artillerie de place d'Ottawa et de Morrisburg, donnant les noms des miliciens qui ont été en service actif et qui ont été casernés au fort Wellington (Prescott) pendant les mois de novembre et décembre 1865 et pendant les mois de janvier, février, mars, avril, mai et juin 1866; ainsi que d'un état indiquant quelle était la solde quotidienne payée aux soldats de ces deux corps et celle que recevaient, dans le même temps, les miliciens appartenant à la compagnie n° 2 de la batterie de campagne d'Ottawa, ou à d'autres corps du district militaire d'Ottawa, alors appelés en service actif.

La motion est adoptée.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIERE KETTLE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LOUGHEED demande :

Si le gouvernement a reçu quelque information au sujet du nombre de milles de voies ferrées construits sur le chemin de fer dit "The Kettle River Valley Railway", durant l'année 1907; dans l'affirmative, quel est le nombre de milles construits et entre quels endroits?

Quelles parties, s'il s'en trouve, de la voie ferrée dite "The Kettle River Valley Railway", furent inspectées par les ingénieurs du département des Chemins de fer en 1907 ou pendant l'année courante, et sur combien de milles ont-ils trouvé les rails posés, d'après leur rapport?

L'honorable M. SCOTT : Voici les réponses aux questions posées par l'honorable sénateur.

1. Le gouvernement n'a des renseignements que jusqu'à juin 1907. A cette date 12 milles de la voie avaient été construits entre Grand-Forks et la deuxième traverse de la rivière Kettle.

2. L'ingénieur du département des chemins de fer a inspecté, le 9 juin 1907, la partie du chemin de la rivière Kettle entre Grand-Forks et la deuxième traverse de la rivière Kettle et a fait rapport que 12 milles de la voie avaient été construits jusqu'à ce temps-là.

Ce sont là tous les renseignements que je puis donner.

RENOUVELLEMENT DES CHARTES DE CHEMINS DE FER.

INTERPELLATION.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) :

Appelle l'attention du Sénat sur le renouvellement répété des chartes de voies ferrées, avant qu'elles aient dépensé un certain montant sur leur construction, et qu'il est désirable que le Sénat sache si le gouvernement a décidé de prendre aucune action dans le but de mettre fin à cette pratique.

Il dit : Cet avis est resté longtemps inscrit dans le bulletin de la Chambre. Il me suffira de quelques moments pour en expliquer l'objet. Le Sénat a été assez bon pour me permettre d'ajourner plusieurs fois l'explication ; mais je me propose de le discuter à présent en quelques minutes pour permettre la discussion d'autres questions. Je ne crois pas que quelqu'un ait souffert des fréquents renouvellements des chartes de chemins de fer. Cependant il me semble que les directeurs provisoires ou les personnes qui détiennent des chartes de chemins de fer ont l'habitude de dormir sur leurs lauriers dès qu'ils ont pu obtenir une charte du parlement du Canada. J'ignore si l'on abuse du privilège d'obtenir ou de détenir une charte ; mais je trouve que c'est une anomalie pour une compagnie de détenir une charte, durant quinze ou vingt ans, sans donner signe de vie, sans faire quoi que ce soit au point de vue de la construction. J'ai constaté qu'en 1906 37 chartes de compagnies de chemins de fer ou d'autres compagnies ont été renouvelées. En 1907 il y a eu 18 renouvellements. A cette session-ci déjà 20 ou 30 compagnies de chemins ont demandé le renouvellement de leurs chartes. Il me semble anormal—je ne sais quel mot employer—il me semble nécessaire, dis-je, que nous nous occupions avec plus de soin que nous l'avons fait jusqu'à présent de ces renouvellements, pour nous assurer si ces renouvellements doivent être faits. Je ne crois pas que le Sénat devrait employer son temps à la discussion de ces renouvellements. De fortes raisons

devraient appuyer la demande du renouvellement d'une charte. Quelquefois les directeurs d'une compagnie de chemin de fer détiennent une charte avec l'intention d'attendre que des capitalistes viennent leur dire : " Vous avez le droit de construire un chemin entre les endroits A et B. Nous sommes prêts à vous l'acheter ". Je crois que la chose a déjà été faite non seulement pour des chartes de ce parlement-ci, mais pour des chartes des autres législatures. L'abus qui se fait dans ce sens-là est grave ou non. En tout cas, cette Chambre, avant de renouveler une charte, devrait s'assurer si cette charte est détenue pour une pareille fin. Des chartes peuvent être renouvelées grâce à des influences politiques ou financières ; mais avant de renouveler une charte, le gouvernement devrait s'assurer de cela. Et puis le fait qu'une association d'hommes détient une charte peut empêcher d'agir une autre compagnie qui serait prête à faire des travaux de construction. Quand une compagnie rivale comparaît devant un comité du parlement pour obtenir une charte pour la construction de la même voie, ceux qui sont les détenteurs de la première charte disent : " Nous avons une charte pour cette route et nos droits doivent prévaloir, et quelques fois de pareilles raisons ont leur effet auprès du comité. Une charte peut être un obstacle au progrès relativement au transport ou à toute autre chose d'utilité publique. Un grand nombre de sénateurs doivent savoir que des chartes sont parfois détenues pour des fins politiques, pour permettre à un candidat politique d'augmenter sa popularité dans sa circonscription. Une pareille charte peut être inutile, mais peut être aussi un instrument. Aussi, pour ces trois ou quatre raisons nous ne devrions pas renouveler ces chartes sans avoir de bonnes raisons pour le faire. J'ai dit que quelques-unes de ces chartes avaient été détenues durant plusieurs années. J'ai sous la main une liste de ces chartes, et j'ai constaté que nous avons renouvelé des chartes qui datent de 1884, 1886, 1888, 1890 et 1901. Depuis vingt-cinq ans, presque chaque année, quatre ou cinq chartes ont été renouvelées. Il y a des raisons qui peuvent permettre à cette Chambre de renouveler une charte. Il est difficile d'établir une règle fixe à ce sujet. Ma motion a pour objet d'avertir les détenteurs des chartes qui peuvent expirer d'ici à un an ou deux qu'avant de demander un renouvellement ils doivent établir que des arpentages ont été faits, qu'il a été fait quelque chose qui leur donne le droit de détenir plus longtemps cette charte.. Par exemple, je dirai qu'une charte octroyée pour l'embranchement d'un grand chemin de fer ne doit pas être renouvelée. Si le Grand-Tronc-Pacifique ou le Pacifique-Canadien ou le Canadian-Northern avait un embranchement, s'il était démontré qu'aucune compagnie rivale ne veut construire un chemin entre les endroits mentionnés dans les chartes de ces embranchements, les compagnies des grands chemins de fer pourraient très bien garder leur terrain parce que le territoire de ce chemin de fer traversé par l'embranchement, pourrait être son champ naturel d'exploitation et de commerce, et la détention de cette charte favoriserait peut-être le public, parce que les compagnies qui voudraient la construction du chemin désireraient qu'elle fût exécutée bientôt par la compagnie désireuse d'avoir cette voie comme auxiliaire.Voilà une raison pour laquelle une charte pourrait être renouvelée. Et puis une charte pourrait être renouvelée pour un chemin comme celui de Lindsay et Pontypool, qui a été en partie construit. Les quatre cinquièmes environ de la longueur du chemin auquel s'appliquait le première charte furent construits et un délai fut accordé à la compagnie pour lui permettre de garder sa charte pour terminer une partie de la première ligne. On ne peut contester la sagesse de renouveler une charte pour un pareil chemin, attendu que la compagnie a établi qu'elle faisait des affaires sur une bonne base financière. Il y a vingt-cinq ans, dans Ontario on refusait d'accorder une charte à une compagnie constituée en corporation qui n'avait pas établi qu'elle allait faire des affaires sur une base solide. Il fallait qu'un certain nombre d'actions eussent été souscrites et payées. Il fallait qu'elles établissent qu'elles avaient reçu des municipalités des bonis pour faire aider à la construction du chemin, ou bien que des conventions fussent faites avec la ligne principale, ce qui assurait au public que la grande voie, avec son capital et ses autres ressources, était à sa disposition pour la construction de la

petite ligne. Je crois que c'est là un autre cas pour lequel un renouvellement ne devrait pas être refusé. Nous avons cependant l'habitude d'octroyer des chartes à des hommes qui n'ont pas toujours de grandes ressources, à des directeurs provisoires censés représenter quelqu'un. Nous ne savons pas toujours qui ils représentent. Quand il n'y a pas de base financière, quand la construction n'a pas été commencée, lorsque le renouvellement n'est pas requis par une grande ligne de chemin de fer pour un de ses embranchements, la Chambre ne devrait pas permettre ce renouvellement. Et puis je crois que le renouvellement ne devrait pas être refusé lorsque des travaux préliminaires ont été commencés d'une manière raisonnable. Je veux que les solliciteurs aient prouvé leur bonne foi, qu'ils aient dépensé de l'argent, que des études de ligne aient été faites ou que la construction de leur chemin soit garantie par quelque grande compagnie. Et puis, à mon avis, si les chartes n'étaient pas renouvelées si souvent, les directeurs provisoires déploieraient un peu plus d'énergie pour commencer des travaux.

Ils dorment sur leurs lauriers. Ils disent: " Nous avons une charte : elle a été renouvelée une, deux ou trois fois. Si nous ne commençons pas des travaux, le gouvernement se montrera généreux et la renouvellera plusieurs fois ". Si les directeurs provisoires croyaient qu'ils ne pourraient faire renouveler leur charte, sans avoir fait preuve de bonne foi, ils se mettraient à l'œuvre avec énergie, je crois. Comment allons-nous remédier à cela ? Je n'ai aucune proposition concluante à faire à ce sujet. J'ai voulu simplement, comme je l'ai déjà dit, avertir les détenteurs de chartes qui demandent des renouvellements, qu'il viendra un temps où les privilèges dont ils jouissent leur seront retirés. Je crois que le comité des chemins de fer pourrait faire des règlements qui lui permettraient certains renouvellements. Le comité ou le gouvernement pourrait prendre une décision relativement à des chartes qui ont déjà été renouvelées deux ou trois fois, pourrait déclarer qu'aucun autre renouvellement ne sera permis s'il n'est pas prouvé que l'argent a été dépensé, que des arpentages ont été faits, ou que la compagnie a des ressources financières. Je ne puis citer aucun abus particulier qui a été commis, je ne crois pas que le brocantage des chartes soit devenu une profession qui conduit à des fraudes et à des irrégularités. Je pense, par exemple, que la Chambre ne devrait pas se laisser circonvenir, comme la chose a déjà eu lieu, par ceux qui détiennent des chartes et ont souvent demandé leur renouvellement. J'appelle simplement l'attention sur le fait qu'on abuse de la bienveillance de la Chambre, qu'on lui fait perdre du temps ainsi qu'au comité des chemins de fer en les forçant à s'occuper tous les ans du renouvellement des chartes de chemins de fer.

L'honorable M. SCOTT : Les observations de l'honorable sénateur de Middlesex ne nécessitent pas de commentaires de ma part. Il a exposé des principes justes. Nous sommes un peu en avant de notre époque relativement aux chartes de chemins de fer. Il est avéré qu'on demande par tout le Dominion la construction de chemins de fer, des moyens de transport. Des hommes d'entreprise obtiennent des chartes et cherchent à prélever des fonds pour exécuter des travaux. Quelque fois ils réussissent à obtenir cet argent. Je ne crois pas qu'aucun tort ait été fait à ce sujet. La chose est soumise au public. Nous avons, par exemple, discuté le projet d'un chemin de fer à la baie d'Hudson. En 1884, le parlement a offert une charte à toute compagnie qui voudrait construire le chemin. Je ne suis pas certain—ma mémoire me fait peut-être défaut—si une charte n'a pas été octroyée à cette époque. Cela a eu pour effet de faire vivre le projet, et les intéressés se demandent quand le chemin sera construit, et ils vont obtenir les avantages qui ont été signalés il y a vingt-quatre ans. Nous avons augmenté les honoraires pour l'obtention des chartes, ce qui doit avoir pour effet de diminuer le nombre des demandes de renouvellements. Les solliciteurs doivent payer une forte somme pour faire adopter le bill. Je ne crois pas que la législation privée nous occupe assez pour nous faire prolonger les sessions. Je ne puis admettre que la législation retienne le parlement un jour de plus qu'il siégerait sans cette législation.

L'honorable M. CASGRAIN : Je désire féliciter l'honorable sénateur de Middlesex

d'avoir soulevé cette question. Il y a quelques années, à la première session durant laquelle j'ai siégé ici, j'ai présenté un bill intitulé : " Loi concernant les chartes de chemins de fer ". Mais ce bill ne reçut pas l'approbation de cette Chambre, et je dus le retirer. On me dit que le gouvernement était à la veille de refondre la loi des chemins de fer et que probablement il y serait inséré quelques articles devant régler la question. Cependant la loi des chemins de fer a été rédigée de nouveau, considérablement amendée, mais elle ne contient rien relativement au renouvellement des chartes. Je crois que la Chambre ferait preuve de sagesse en exigeant, avant de renouveler une charte, que quelque chose soit fait auparavant pour la réalisation du projet. Je n'irais pas aussi loin que l'honorable sénateur de Middlesex, qui a prétendu que les travaux de construction devraient être commencés, parce que la construction, commencée d'une manière sérieuse, par des gens solvables, comporte le déboursement d'une forte somme d'argent ; mais assurément la route devrait être explorée jusqu'à un certain point. Assurément une compagnie devrait employer un ingénieur avec une petite équipe d'hommes pour parcourir la route et s'assurer de la praticabilité de la voie et calculer combien elle coûtera approximativement, afin d'empêcher cette Chambre et la Chambre des communes de renouveler les chartes de chemins de fer impossibles à construire. Au reste, comme on l'a dit, plusieurs de ces chartes sont entre les mains de brocanteurs.

L'honorable M. McMULLEN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. CASGRAIN : Je le répète, de brocanteurs qui, bien qu'incapables de construire un quart de mille de chemin de fer, qui ne pourraient avoir la garantie d'une banque pour la construire, ont l'audace de demander au parlement une charte pour la construction de mille milles de longueur. Voyez comme les choses se font dans d'autres pays. Voyez l'Angleterre, par exemple. Avant d'obtenir une charte de chemin de fer en Angleterre, il faut absolument que vous ayez acheté l'emplacement du chemin ; de sorte qu'il faut que tous les plans relatifs à cet emplacement aient été faits, que les municipalités et les grands propriétaires des terrains que le chemin devra traverser aient tous été consultés. Ils comparaissent devant le parlement. Une discussion se fait à propos de toute traverse de chemin de fer, avant qu'une charte puisse être obtenue. Il en est de même, si vous traversez un canal, un cours d'eau ou un autre chemin de fer. Et puis, si vous obtenez une charte, il vous faut prouver que vous êtes capables de construire le chemin ; que vous avez des ressources financières ; quelque institution solvable doit garantir, autant qu'on peut garantir les choses de l'avenir, que vous avez l'habileté nécessaire pour mener à bien l'entreprise, afin que le public anglais sache, s'il engage son argent dans l'entreprise, qu'il sera employé judicieusement par des gens solvables. Vous devez faire plus. Il faut que vous démontriez au parlement impérial que le public demande la construction de ce chemin et qu'il est probable qu'il donnera des profits. Ici des chartes de chemin de fer ont été accordées. Des promoteurs sont allés en Angleterre et ils ont obtenu de l'argnt à l'aide de ces chartes Ils ont émis des obligations, et comme la loi des chemin de fer permet l'émission d'obligations pour un chemin construit ou à construire, n'importe qui peut passer un contrat fictif. La loi est observée, et les obligations sont émises. Le public anglais est floué de cette façon, parce qu'il croit que les chartes royales sont octroyées au Canada avec autant de soin et de précaution qu'on en prend en Angleterre. Il croit que nous nous sommes occupés de la chose, que ces chemins peuvent être construits, que les promoteurs ont rempli toutes les conditions. Et le public achète ces obligations. Et quel est le résultat ?

Les obligations sont généralement hypothéquées pour une certaine somme d'argent. Des obligations au montant d'un million sont envoyées en Angleterre, et quelque courtier, désireux de toucher une commission, prend les obligations, et au moment où il va les mettre sur le marché, il reçoit du Canada une lettre lui disant de ne pas vendre les obligations à présent, parce que le marché n'est pas favorable. L'émission des obligations est retardée quelque temps. Dans l'intervalle le gouvernement va faire des merveilles au point de vue des subventions, et le gouvernement local va don-

ner des terres, les banques sont engagées à faire une petite avance sur les obligations. Sur une garantie d'un million de dollars d'obligations quelques milliers de louis sont facilement avancés, et dès que la compagnie a commencé, elle peut emprunter de plus en plus et elle soutire tout ce qu'elle peut des obligations. Les promoteurs reviennent au Canada, et l'on n'entend plus parler de rien. Le public anglais s'est fait voler d'autant. Avant de renouveler ces chartes, nous devrions exiger que certains travaux soient faits. Et puis si de grandes compagnies comme celles du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien désirent construire des embranchements sur le territoire auquel s'appliquent de pareilles chartes, les porteurs de ces chartes s'adressent aux directeurs et aux employés de ces grandes lignes et leur disent : " Ne demandez pas au parlement une charte : nous allons vous vendre la nôtre ". Et si la compagnie n'achète pas la charte, le public doit attendre longtemps la construction du chemin projeté. Voici un exemple. Une charte a été octroyée pour la construction d'un chemin de fer entre la rive orientale du lac Témiscamingue et Ottawa. Ceux qui détiennent cette charte ont empêché la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de prolonger sa ligne jusqu'à Ville-Marie, une colonie considérable et prospère de la province de Québec. Il y en a bien d'autres semblables, dont se souviennent, j'en suis certain, les honorables membres de cette Chambre. Je suis heureux que la question ait été discutée, et je crois que nous agirions sagement en insistant, avant de renouveler les chartes, pour que quelques travaux soient faits, que les plans soient déposés au département des Chemins de fer, conformément à la loi.

L'honorable M. DAVIS : Je regrette de ne pouvoir m'entendre, à ce sujet, avec l'honorable sénateur de De Lanaudière. Si mon honorable ami voulait prouver ses assertions, il aurait dû prouver que le pays a souffert des agissements des brocanteurs de chartes, comme il les appelle. Tant que nous aurons un comité des chemins de fer qui approuve des bills spéciaux de toutes les compagnies qui en demandent l'adoption, je ne vois pas pourquoi un pauvre homme n'obtiendrait pas une charte comme quelques-unes des grandes compagnies dont parle mon honorable ami. Quelques-uns s'imaginent que parce qu'un homme ne vaut pas un million il ne devrait pas obtenir une charte pour quoi que ce soit. Je dirai que plus d'un homme, qui vaut aujourd'hui un million, n'avait pas d'abord un million et était peut-être un promoteur tout comme le sont plusieurs de ceux qui demandent aujourd'hui des chartes. Pour appuyer ses assertions, il faudrait que mon honorable ami prouvât que le pays a souffert du renouvellement des chartes de chemins de fer. Où allons-nous tirer la ligne de démarcation ? Je suis cette année un membre du comité des chemins de fer, et je vois que l'on a renouvelé des chartes qui avaient déjà été renouvelées à maintes reprises, depuis des années, en faveur de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je n'ai aucun doute que cette compagnie construira ces chemins dès qu'il lui sera possible de le faire. Je sais que dans l'ouest canadien il se construit des chemins de fer qui n'auraient pas été construits sans certains hommes que l'on appelle brocanteurs de chartes. Il me semble que nous ne devons pas écraser les hommes qui ont assez de talents pour prendre l'initiative de quelque entreprise. Pourquoi ne leur donnons-nous pas le privilège de pouvoir se mettre à la tête d'un mouvement ayant pour objet la construction d'un chemin de fer ? Il y a eu un temps, il y a dix ou douze ans, un homme qui était le détenteur d'une charte de chemin de fer a travers une certaine partie du pays pouvait réclamer le droit de construction comme un droit acquis. Il n'en est pas ainsi aujourd'hui. Pourquoi, si personne n'objecte, ne renouvellerions-nous pas de temps à autre une charte ? Si quelque autre personne était prête à construire un chemin à travers la même région et prouvait qu'elle est de bonne foi, le parlement lui accorderait une charte. Aux Etats-Unis, toute personne peut obtenir une charte de chemin pour construire une voie n'importe à quel endroit. Il n'a qu'à déposer les plans de la ligne projetée. L'honorable sénateur de De Lanaudière a parlé de la pratique suivie aux Etats-Unis. Chaque pays a ses lois et ses usages. En Angleterre vous devez vous être assuré de l'emplacement du chemin (droit de passage), avoir réglé la question

des traverses et bien d'autres questions ; mais je veux attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait que l'Angleterre est comme un grand village. Pour y construire un chemin de fer, il faut démolir des églises et d'autres édifices publics. Ce n'est pas absolument la même chose dans le Nouvel-Ontario ou l'Ouest. Est-ce que quelqu'un croit qu'une compagnie va faire des études de lignes, acheter l'emplacement du chemin, avant de s'adresser au parlement, avant de savoir si elle pourra ou non obtenir une charte ? Va-t-elle dépenser beaucoup d'argent et courir le risque de n'avoir pas de charte ? Tant qu'on ne pourra pas prouver que le pays a souffert du renouvellement des chartes, je ne comprendrai jamais pourquoi nous ne les renouvellerions pas ? Je désire attirer l'attention de mon honorable ami sur le fait que dans Ontario la Amherstburg Tunnel Company a reçu, en 1875 ou 1876, une charte pour la construction d'un tunnel sous le chemin de fer de Détroit, et que les propriétaires de cette charte n'ont obtenu qu'il y a deux ans les capitaux qu'il leur fallait pour construire ce tunnel. Ils ont détenu cette charte durant des années et l'ont fait renouveler. Enfin, ils ont réussi à obtenir de l'argent pour le construire. Je prétends qu'il y a des hommes d'initiative, comme ceux que mon honorable ami appelle des brocanteurs de chartes—peu importe qu'ils le soient—qui font des efforts pour obtenir des capitaux afin de faire progresser le pays. Donnez une chance à ces hommes, tant qu'ils ne nuisent à personne. Si vous constatez qu'ils font tort au pays, coupez-leur les vivres. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons pas défendre le principe qui permet d'accorder des chartes à des capitalistes et d'en refuser à ceux qui ont de l'intelligence et n'ont pas d'argent.

L'honorable M. McMULLEN : J'ai écouté l'honorable sénateur de Prince-Albert, et je n'approuve pas tout ce qu'il a dit. J'ai siégé au parlement durant plusieurs années et j'ai vu comment les choses se faisaient relativement à l'octroi et au renouvellement des chartes, et je dis que le pays a souffert d'une législation aussi partiale. J'admets que quelques chartes...

L'honorable M. DAVIS : Citez-en une.

Hon. M. DAVIS.

L'honorable M. McMULLEN : Je puis en citer plus d'une. Je puis en citer plusieurs. Un homme, qui est un des principaux fonctionnaires d'une des plus grandes compagnie du pays, m'a dit que cette compagnie était gravement embarrassée dans la construction de sa ligne par des spéculateurs qui avaient des chartes et leur suscitaient des obstacles. Ceux-ci ne voulaient pas construire le chemin et empêchaient la compagnie d'obtenir une charte pour le même tracé. Elle a dû faire un compromis avec ces hommes, simplement parce qu'ils détenaient une charte qu'ils avaient fait renouveler plusieurs fois. De grands torts en ont résulté. Mon honorable ami doit se rappeler que des chartes et des octrois de terrain ont été accordés, dans l'Ouest, pour la construction d'une certaine ligne. Comment une compagnie peut-elle venir ici demander une charte pour la même ligne ? Peut-elle avoir des octrois de terrains ? Non, ces terrains sont destinés au porteur de la charte, qui empêche de laisser qui que ce soit construire le chemin. Il dit : " Nous avons une charte qui s'applique au même territoire. Nous avons eu un octroi de 5, 6 ou 10 mille acres de terrain par mille ". Que fait-il avec ce terrain ? Essaie-t-il de construire le chemin ? Il n'en construit pas un mille ; il offre en vente et colporte sa charte pour avoir de l'argent.

L'honorable M. DAVIS : L'honorable sénateur peut-il m'indiquer un seul chemin de fer qui ait reçu aujourd'hui un octroi de terrain ?

L'honorable M. McMULLEN : Oui, je le puis. Je ne veux pas mentionner le nom d'une personne qui a obtenu un octroi de terrain en rapport avec une charte qu'il a obtenue pour la construction d'un chemin de fer dans la région même d'où vient mon honorable ami. Il empêche une compagnie d'avoir une charte. Pourquoi ?— Parce que, bien qu'il ait fait avec une compagnie une convention l'obligeant à construire le chemin, il n'en a pas construit un seul mille. Cet abus a été commis depuis bien des années, et il est du devoir de la Chambre de prendre une décision relativement aux chartes de chemins de fer qui ont été octroyées, depuis vingt ans, à des spéculateurs. Je connais des hommes qui ont obtenu des chartes et des concessions de

terrains et qui les ont gardées jusqu'à ce qu'ils en aient retiré de grands avantages en les vendant. Ils ont obtenu ces chartes pour les vendre et non pas pour autre chose. Le parlement ne devrait pas favoriser de pareilles spéculations. Nous voulons la construction de chemins de fer ; et quand les personnes qui ont obtenu des chartes viennent demander ici leur renouvellement dans l'espérance de vendre ces chartes, il est du devoir de la Chambre de mettre fin à un pareil abus. Il y va de l'intérêt du pays.

L'honorable secrétaire d'Etat peut ne pas connaître ce qui se passe à ce sujet autant que quelques-uns d'entre nous. J'admets, avec l'honorable sénateur de Montréal, que lorsque des détenteurs de chartes viennent ici demander leur renouvellement, ils doivent prouver au comité qu'ils ont fait quelque chose en vue de la construction du chemin, qu'ils ont fait des arpentages, qu'ils ont acheté une partie de l'emplacement du chemin (droit de passage) ou quelque autre chose qui leur donne droit de demander un délai. Mais permettre, à chaque instant, le renouvellement de pareilles chartes, quand pas un dollar n'a été dépensé pour l'achat de l'emplacement du terrain et pour l'exécution de travaux d'arpentage, c'est tout simplement encourager les spéculations. Je sais que dans l'Ouest des personnes ont eu des concessions de terrains et de l'argent pour la construction d'un chemin, bien que toute l'entreprise fût une immense fumisterie. Nous ne devons pas encourager ces choses-là. Nous devrions insister pour que ces chartes ne soient pas détenues dans un but de spéculation.

L'honorable M. THOMPSON : Notre parlement ne devrait pas se borner à accorder des chartes à de grandes compagnies. Nous devrions pouvoir accorder une charte à quiconque la demande et paie son honoraire. Nous avons bien besoin de chemins de fer. Les concessions de terrains ne vont pas toujours avec les chartes. Si nous n'accordions des chartes qu'aux grnades compagnies, nous ferions preuve de partialité.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Et les renouvellements ?

L'honorable M. THOMPSON : C'est au parlement à décider une pareille question. En tout cas, nous devons renouveler les chartes des petites compagnies tout comme celles des grandes. Je ne ferais pas une loi qui ne s'appliquerait pas à tout le monde.

L'honorable M. KERR : Il y a du pour et du contre à ce sujet. On peut regretter un état de choses qui permet de commettre des fraudes. Par contre, dans un jeune pays comme le nôtre, où l'on ne peut se procurer les capitaux nécessaires à la construction des chemins de fer, il faut que nous nous allions à l'étranger pour nous procurer de l'argent, et il ne serait pas sage d'appliquer une loi trop sévère pour prévenir le renouvellement des chartes. Si nous en appliquons une, nous entraverons le progrès du pays. Nous avons eu l'habitude d'accorder deux ans, à compter de l'adoption de la loi, pour commencer la construction. Que doit-il être fait dans l'intervalle ? Vous ne pouvez commencer un chemin avant d'avoir de l'argent pour le terminer. Un chemin qui n'est pas terminé n'est pas un bon actif pour qui que ce soit, et sans doute mon honorable ami a voulu parler de pareils chemins quand il a parlé de la vente des obligations avant l'achèvement des travaux. Il est pourtant difficile de faire des négociations pour la construction dans un espace de temps si restreint. Je connais peu de chemins de fer canadiens pour la construction desquels on a obtenu de l'argent en un temps aussi court, et nous devrions décider que nous n'encouragerons plus au pays la construction des chemins de fer. Si nous avions adopté le dernier plan, il serait accordé un délai assez long pour permettre de faire des négociations financières. Si l'honorable sénateur de Middlesex avait suggéré quelque chose de ce genre-là, je n'aurais critiqué aucune de ses propositions ; mais dans le Dominion, où nous avons besoin de chemins de fer pour développer le pays, et comme ils ne peuvent être construits qu'avec des capitaux étrangers, nous ferions une grave erreur en nous montrant trop sévères relativement aux délais qui doivent être accordés pour commencer la construction des chemins de fer. Quoi qu'il en soit, nous devons faire tout en notre pouvoir pour empêcher que les capitalistes canadiens et étrangers soient victimes de la fraude, et nous devons, en même temps,

donner à ceux qui se lancent dans une pareille entreprise le temps qu'il leur faut pour réaliser leur projet. Songez à ce qu'auraient à souffert des hommes qui auraient de petites ressources financières, si nous leur refusions du délai ? Je ne connais que deux chemins de fer qui ont été construits par ceux auxquels les chartes avaient été été octroyées. C'est grâce à des chartes données à des hommes d'initiative, qui trouvent des personnes qui ont des capitaux nécessaires à la construction des chemins de fer, que la plupart de nos voies ferrées ont été construites. Songez à la perte que subiraient les gens qui ont commencé une entreprise et entamé des négociations financières, et n'ont pu se procurer le capital nécessaire dans le délai mentionné dans la charte, si nous refusions de leur accorder un nouveau délai. Une erreur a été commise lorsqu'on a octroyé des terrains et qu'on ne les a pas laissé vendre. Je crois que nous ferions aussi une grave erreur en accordant des délais pour la construction d'embranchements, aux trois grandes compagnies qu'a mentionnées mon honorable ami de Middlesex. Ce serait accorder à de puissantes compagnies des privilèges qui seraient refusés à des particuliers qui s'efforceraient d'intéresser des capitalistes étrangers à la construction de chemins de fer dans notre pays. Nous donnerions aux trois grandes compagnies en question un délai qui équivaudrait à un monopole, parce qu'en contrôlant les embranchements, elles empêcheraient la construction d'autres chemins de fer plus importants. Nous voulons empêcher la spéculation sur les chartes et exercer notre jugement relativement à la prolongation des délais. Nous devons faire tout ce que nous pouvons pour empêcher que les détenteurs de chartes exploitent les capitalistes étrangers. Généralement le capitaliste anglais est perspicace et sait obtenir de bonnes garanties. Il ne prête pas d'argent pour l'exécution de travaux sans savoir si l'entreprise lui rapportera un bon intérêt sur son argent. Je ne connais personne qui surveille aussi bien ses intérêts que le capitaliste anglais, et s'il est quelquefois floué relativement à la construction des chemins de fer, ils n'est pas plus malheureux que ceux qui sont engagés dans d'autres industries.

Hon. M. THOMPSON.

L'honorable M. DOMVILLE : Je suis de l'avis de l'honorable sénateur de Middlesex, et je dirai qu'il ne devrait être commis aucun abus relativement aux chartes. Mon honorable ami nous a fait bénéficier des connaissances qu'il a en fait de chemins de fer. " Caveat emptor ", est la devise du monde des affaires. En ce moment, lorsque les capitalistes ont les yeux tournés vers le Canada et critiquent tout ce que fait le plus humble membre de l'une ou l'autre Chambre, nous manquons énormément en disant que nous sommes des "brocanteurs" de chartes. Je n'aime pas à lire les journaux anglais qui parlent des scandales qui ont lieu ça et là dans notre pays et qui prétendent que tout ce qui est fait dans notre pays ne vaut rien. Ces Anglais ont parcouru le monde et ont prêté de l'argent dans tous les pays et savent comment se font les affaires, tout aussi bien que l'honorable sénateur de De Lanaudière. Sans doute ils seront heureux de lire dans nos débats, si jamais ils les voient, que nous protégeons leurs intérêts. Ils peuvent cependant les défendre seuls. Si le débat était ajourné, je pourrais prouver, je crois, que quelques hommes qui ont pris part à cette discussion et qui ont condamné le renouvellement des chartes—je ne veux nommer personne que si j'y suis obligé—ont déjà demandé le renouvellement des chartes qui existaient depuis plus de trente ans. Je crois que les procès-verbaux de la Chambre peuvent servir à prouver ce que j'avance. Je ne dis pas qu'ils n'avaient point le droit de le faire. Il y a quelques années, un honorable sénateur a demandé de renouveler une charte qui existait depuis plus de vingt ans. Peut-être que l'honorable sénateur qui a fait cela pourrait changer d'avis et rengainer ce qu'il a avancé. Quelque honorable sénateur peut contredire mon assertion. S'il la contredit il le fera pour permettre d'ajourner le débat et recueillir les faits.

L'honorable M. POIRIER : Je crois que la Chambre acceptera facilement l'assertion de l'honorable sénateur.

L'honorable M. DOMVILLE : Après cela, il ne me reste plus qu'à laisser terminer le débat. Cela cependant ne m'empêchera pas d'étudier la question et d'exposer les faits

devant la Chambre à la prochaine occasion. Je remercie l'honorable sénateur de De Lanaudière de nous avoir appris comment on peut se procurer de l'argent en Angleterre. Etant données les raisons qu'il a exposées, et les renseignements qu'il a donnés, je crois que si un capitaliste anglais perd de l'argent en achetant des obligations de chemin de fer, il ne pourra s'en prendre qu'à lui-même.

L'honorable M. BOSTOCK : Je suis heureux que cette discussion ait eu lieu, parce que nous devrions aviser aux moyens à prendre relativement à ces chartes de chemins de fer. On a cru longtemps dans le pays que l'on ne permettait pas que des porteurs de chartes se fissent de la concurrence entre eux, et que personne ne pouvait avoir une charte pour construire un chemin pour lequel une charte avait déjà été octroyée. Nous devrions, dans l'intérêt du pays, laisser entendre au public que n'importe qui peut obtenir une charte de chemin de fer. Cela empêcherait les gens de spéculer sur les chartes, empêcherait les détenteurs de chartes de susciter des obstacles à ceux qui voudraient construire un chemin. Si cela était fait il ne serait plus question de renouvellement des chartes, parce que le renouvellement d'une charte ne pourrait porter atteinte aux intérêts d'un groupe d'hommes qui s'adresse au parlement pour obtenir une charte pour la construction du même chemin. Des subventions accordées pour certaines entreprises semblent avoir un mauvais effet sur le pays. Je connais dans la Colombie-Anglaise une compagnie qui construit, chaque année, une certaine longueur de chemin pour obtenir une subvention. Je n'ai pas calculé la longueur du chemin, mais la compagnie, du train qu'elle va, prendra plusieurs années pour le terminer. Elle construit environ trente ou quarante milles par année. Si elle eût construit le chemin de la manière ordinaire, sans recevoir de subventions, elle l'aurait terminé depuis quelque temps. Il devrait être adopté une mesure ayant pour effet de l'obliger à construire le chemin plus rapidement. Naturellement c'est le gouvernement qui doit régler une pareille question, et nous n'avons rien à y voir. Le seul autre moyen que je voie de régler cette question c'est de faire pour ceux qui demandent des chartes ce que nous faisons pour les compagnies qui demandent d'être constituées en corporations. Nous devons adopter un bill de chemins de fer et exiger que tout groupe d'hommes désirant obtenir une charte de chemin de fer observe certaines dispositions formulées dans le bill. Après cela, toute personne du pays ou de l'étranger saura qu'en se conformant à ces dispositions et en remplissant certaines formalités, elle peut se procurer une charte. Je crois que ce serait probablement la meilleure manière de régler la difficulté.

RAPPORTS EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY : Avant l'appel du jour, j'aimerais à savoir du leader de la Chambre si l'on est plus avancé qu'on l'était dans la compilation des rapports que j'ai demandés il y a deux mois.

L'honorable M. SCOTT : Je ne puis faire plus que je n'ai fait. Je les ai demandés plusieurs fois. La dernière fois on m'a dit que l'un d'eux serait prêt dans quinze jours.

L'honorable M. LANDRY : La dernière fois que je les ai demandés, ils devaient être prêts dans dix jours. Maintenant on me dit qu'ils seront prêts dans quinze jours.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (117) intitulé : "Loi modifiant la loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard".—(L'honorable M. Scott.)

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (BB) intitulé : "Loi modifiant la loi des chambres de commerce".—(L'honorable M. Scott.)

Bill (102) intitulé : "Loi modifiant la loi des liquidations".—(L'honorable M. Scott.)

Bill (B) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Accidental Fire Insurance Company".—(L'honorable M. Watson.)

Bill (C) intitulé : "Loi constituant en corporation la Standard Accident and Guarantee Company".—(L'honorable M. Kerr.)

DIVORCE GAMMELL.

L'honorable M. KIRCHHOFFER propose l'adoption du deuxième rapport du comité du divorce *re* bill de divorce de Edith Maud Rosario Gammell".

L'honorable M. CLORAN : Je désire attirer l'attention du comité sur le fait qu'il accorde trop facilement le divorce. Je crois qu'un honorable membre du comité a posé à la requérante une question très importante. Sa réponse a prouvé qu'elle est en grande partie responsable de cet état de choses. Je ne suis pas ici pour plaider la cause du défendeur. Quoi qu'il en soit, quand l'honorable M. Wilson a demandé à la requérante si elle avait fait des efforts pour rencontrer son mari, elle a répondu dans la négative. Il lui a demandé :

Avez-vous fait des efforts pour vous reconcilier avec lui?—R. Non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Pourquoi eu aurait-elle fait ?

L'honorable M. CLORAN : Elle ne connaissait alors rien de sa conduite. Elle la connut plus tard et mit un détective privé à ses trousses. Son mari quitta l'Angleterre, il y a trois ans, pour occuper un emploi sur le Grand-Tronc-Pacifique. C'est un homme de profession, et il dit en partant de chez lui que lorsqu'il aurait trouvé une place dans l'Ouest, il ferait venir là sa femme et ses enfants. Au fait, elle vint en Amérique, il y a un an et demi, et se rendit à Saskatoon pour rejoindre son mari. On lui a demandé :

Q. L'avez-vous vu?—R. Oui.
Q. Lui avez-vous parlé?—R. Non.

Voilà une chose étrange. Et puis M. Henderson lui dit :

L'honorable sénateur vous demande si vous avez fait des efforts pour amener la reconciliation?—R. La réconciliation n'était pas nécessaire.

Et elle venait d'arriver à Saskatoon et elle ignorait encore sa conduite. L'honorable M. Wilson lui demanda ensuite :

Q. Vous n'aviez pour vous renseigner que des on-dit et vous n'avez pas fait d'efforts pour amener la reconciliation?—R. On m'a conseillé de ne pas en faire.

Voilà ce qu'on fait les époux. Je ne dis pas que l'homme a été trouvé sans tache après cela. D'après les témoignages, c'est une canaille ; mais à cette époque elle ignorait ce qu'il était. Elle est venue au Canada pour rejoindre son mari, et le moins qu'elle aurait dû faire ça aurait été d'essayer fortement à se réconcilier avec lui, pour tâcher de le sauver, si la chose était possible. Elle l'a laissé faire pour pouvoir traîner la chose devant les cours et le parlement. Si elle eût fait son devoir d'épouse, elle aurait dit : "J'ai traversé la mer pour te rejoindre, et je veux que tu tiennes une maison avec moi. Tu as une bonne place aujourd'hui". Mais on lui a conseillé de ne pas faire cela. Maintenant elle s'adresse au haut tribunal du parlement et elle lui demande de briser, dans de pareilles circonstances, les liens matrimoniaux qui les unissaient. Je proteste contre la manière dont on brise si facilement les liens sur lesquels reposent les fondements de la société et qui, d'après les principes catholiques et d'après la meilleure partie des principes protestants, rendent le domicile conjugal sacré et perpétuel. Les plus grands évêques des deux églises chrétiennes désirent le maintien des liens matrimoniaux, bien que l'un des conjoints ait commis une faute. Cette femme passe toute une année à Saskatoon, elle voit de temps à autre son mari, elle ne lui parle jamais, elle ne s'en approche pas, mais elle traîne la chose devant la haute cour du parlement et lui demande de briser une des lois les plus solennelles qui existent pour le maintien et la stabilité de la société.

L'honorable M. GIBSON : Je suis surpris que mon honorable ami n'ait pas touché à la partie la plus importante de la preuve, dans laquelle on voit que la dame, à son arrivée, avertit son mari qu'elle était dans le pays, et qu'elle reçut de lui un télégramme lui disant de rester où elle était à ses propres dépens, à ses seules ressources. Elle trouva moyen de se rendre à Régina, et là elle découvrit, pour la première fois, son infidélité, et un avocat lui conseilla de ne pas avoir affaire à lui. Voilà les faits à propos desquels l'honorable sénateur fait tant de bruit. Je crois qu'elle a fait tous les efforts qu'elle devait faire. Elle l'a averti en arrivant à Toronto et elle a reçu la réponse que j'ai fait connaître. Comment pouvait-elle poursuivre son mari en s'appuyant seulement sur ce télégramme ? Elle dut chercher des preuves de sa culpabilité, et elle en recueillit assez pour la convaincre que des relations criminelles existaient entre lui et une femme de Saskatoon, et elle employa un détective pour surveiller la conduite de son mari. Si mon honorable ami lisait la preuve relativement à

ce qui s'est passé sur le bord de la rivière, il ne blâmerait pas la requérante aussi sévèrement d'avoir agi comme elle l'a fait.

L'honorable M. CLORAN : Si l'honorable sénateur veut me le permettre, je lui expliquerai facilement comment une pareille chose se fait.

Quelques VOIX : A l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. ROSS (Halifax) : Je crois que mon honorable ami qui siège à ma droite est absolument dans l'erreur. Voici une femme sans tache, de la plus haute distinction, et il propose qu'elle aille vivre avec une pareille canaille. Je crois qu'elle a fait preuve de noblesse en ne voulant pas s'en approcher. Ma manière de voir, quant aux divorces, est passablement bien connue de la Chambre, et je dis, comme je l'ai déjà dit, que le Sénat n'est pas un tribunal devant lequel doivent être plaidées les causes de divorce.

L'honorable M. CLORAN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. ROSS : Et je suis surpris que mon honorable ami d'Ontario, quand il était le premier ministre de cette province, lui dont le gouvernement s'est tant énorgueilli des réformes qu'il avait apportées, n'aient pas enlevé au tribunal du Sénat l'audition des causes de divorce. Dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick . . .

L'honorable M. POWER : A la question ! à la question !

L'honorable M. ROSS : Une partie de la cour suprême doit s'occuper des causes de divorce. Elle en a beaucoup moins à entendre, chaque année, que le Sénat. L'impression des témoignages est condamnable et devrait être discontinuée. Je suis surpris que dans notre siècle de lumière une cour de divorce procède comme on procédait dans les temps du plus lointain obscurantisme.

L'honorable M. McMULLEN : Je désire ajouter un mot à ce qu'a si bien dit l'honorable sénateur de Lincoln. Je crois qu'il a fait connaître les grandes lignes de la preuve, et je dirai que je n'ai jamais entendu parler d'une manière plus cruelle que celle dont cette canaille de mari a traité son épouse à son arrivée au pays. Elle a consenti à tenir une maison en Angleterre, avec les petites ressources qu'elle avait. Elle avait un enfant. Elle a renvoyé sa servante, elle a fait seule son travail, elle a peiné et vécu seule, et finalement elle est venue au Canada pour rejoindre son mari, et, arrivée ici, elle a reçu de lui un télégramme lui disant de rester où elle était, qu'il n'en voulait plus. Cette conduite a été des plus cruelles pour cette femme. Mais il y a un point qui n'a pas été touché. Je serais heureux que chaque membre de cette Chambre usât de son influence pour faire chasser cet homme du personnel des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique. Ce chemin est construit avec l'argent du pays et nous ne devrions pas permettre à cet homme de rester où il est employé à présent.

Le PRESIDENT : J'appelle l'attention de la Cahmbre sur le fait que l'honorable sénateur n'est pas dans la question.

L'honorable M. McMULLEN : Je le sais ; mais je n'ai pu m'empêcher de faire cette remarque.

L'honorable M. CLORAN : Pourquoi n'adoptons-nous pas une loi pour l'empêcher de se remarier ?

L'honorable M. LANDRY : Je désire attirer l'attention sur une chose qui semble incompatible avec nos règles. Il y est dit qu'il devra être donné un avis d'un jour ou un avis de deux jours, suivant les cas, pour l'adoption d'un rapport. Il s'agit ici d'un rapport complet, et nous n'avons reçu les témoignages que ce matin. Je ne désire pas soulever un point d'ordre, mais je dirai qu'à l'avenir, lorsqu'une pareille question sera discutée, les témoignages devront être insérés dans les procès-verbaux fournis au Sénat.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER A LA BAIE D'HUDSON.

FIN DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Davis:

Que le Sénat est d'avis que, vu le rapide développement de l'ouest du Canada et l'insuffisance des facilités de transport, le gouvernement devrait prendre de promptes mesures relativement à la construction d'un

chemin de fer allant à Churchill, sur la Baie-d'Hudson.

L'honorable M. POWER : La question de la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson est généralement bien comprise. Les cultivateurs du Nord-Ouest trouvent qu'il leur faut payer bien cher pour le transport de leur blé à Montréal. Ils sont d'avis, et cet avis a été fortifié de temps à autre par des hommes qui devraient être plus prudents en exprimant leurs opinions, ils sont d'avis, dis-je, que si un chemin de fer était construit jusqu'à Churchill, ils pourraient faire transporter leurs récoltes de la saison sans aucune difficulté, ce qui aurait pour effet de leur faire économiser beaucoup d'argent. Ils ont raison d'espérer cela ; mais ils prennent leurs désirs pour des réalités. Nous ne sommes pas intéressés, à ce point de vue-là, comme le sont les cultivateurs du Nord-Ouest, et, ne l'étant pas, nous pouvons, je crois, envisager cette question à un point de vue judicieux, au véritable point de vue où l'on doit se placer pour bien la comprendre. A propos du projet de la Baie d'Hudson, je ferai remarquer qu'il y a un vieux proverbe qui dit que la chaîne n'est jamais plus forte que son plus faible anneau. Ce qui est la partie faible dans ce projet d'un chemin de fer à la Baie d'Hudson est nécessairement la navigation dans le détroit d'Hudson. Nous avons entendu parler d'honorables sénateurs qui ont agité cette question et qui ont fait voir l'entreprise sous les plus riantes couleurs. Quoi qu'il en soit, ne prenons pas nos désirs pour des réalités. Voyons les renseignements qui nous ont été donnés à ce sujet. Avant d'aller plus loin, je dirai que quelques honorables sénateurs ont prétendu qu'il pourrait être construit des bâtiments d'un modèle spécial pour naviguer dans le détroit d'Hudson. Cela est vrai ; mais des bâtiments construits spécialement pour naviguer dans la mer Arctique portent des cargaisons relativement faibles, et voilà une chose dont il faut tenir compte. La question est de savoir si des navires en acier ordinaires, d'environ un pouce d'épaisseur, pourraient passer par cette voie. Je lirai le témoignage de M. Low, et quiconque était présent, l'année dernière, aux séances du comité doit se rappeler qu'il était fortement favorable au projet. Je regarde à la page 112 de l'ouvrage intitulé " Canada's fertile Northland ", et j'y vois que M. Low a fait l'assertion suivante :

A proprement parler, le détroit n'est jamais libre de glace, mais la glace qu'il y a eu là depuis le milieu de juin jusqu'à novembre, n'aurait pu endommager un bâtiment ordinaire. Le grand danger que courent les bâtiments qui franchissent le détroit d'Hudson est causé par le mouvement des glaces qui y descendent de l'océan Arctique et de la baie de Baffin.

J'appelle l'attention sur le paragraphe suivant :

A commencer de la fin de septembre les tempêtes de neige sont fréquentes. Le navigateur craint plus la tempête de neige que la brume. A la fin de septembre il s'élève de l'eau une brume épaisse produite par des froids excessifs. Quand la température s'abaisse au-dessous de zéro, une brume continuelle s'élève dans l'air à une hauteur de 100 pieds, quelquefois de 200 pieds. Vous ne pouvez dissiper cette brume par l'éclairage. Vous ne pouvez la dominer qu'en montant au haut des mâts. C'est une brume légère.

Plus loin il dit :

Le détroit est navigable entre le milieu de juin et le premier novembre. Une couple de semaines peuvent être ajoutées à la fin de la saison, parce que la nouvelle glace dans la baie d'Hudson ne peut nuire aux navires avant d'avoir atteint l'épaisseur de 15 à 18 pouces, et peu de glace se forme avant cette date.

J'aimerais à voir un bâtiment en fer ordinaire essayer de se frayer un passage à travers une glace de quinze pouces d'épaisseur.

Plus loin M. Low dit :

M. Low a encore exprimé l'opinion que depuis la fin de juillet jusqu'au milieu de novembre, durant trois mois et demi à quatre mois, les navires en fer pouvaient probablement y naviguer sans danger.

Il dit plus loin :

Les navires de la Baie d'Hudson généralement entrent dans la Baie d'Hudson vers le 1er août, et le navire de Churchill revient vers la fin du mois. Il va à Fort-Churchill, etc.

Et puis M. Tyrrell, un ingénieur bien connu, qui a été à l'emploi de la commission de géologie, dit à la page 115 :

Un bâtiment peut aller à Churchill et en revenir le 1er novembre. C'est à peu près la date la plus reculée. Quant à la date à laquelle un bâtiment peut entrer, à l'ouverture de la navigation, elle n'est jamais la même. L'ouverture des havres varie de près d'un mois. Suivant les observations faites dans le passé, la navigation s'est ouverte, généralement, autant qu'il peut s'en rappeler, le 5 juin, et cela sans interruption.

Il n'a pas dit qu'à sa connaissance la baie était navigable jusqu'à l'embouchure de la rivière Churchill, du 1er juin au 1er novembre. Il a été informé d'une manière positive qu'une plus ou moins grande quantité de glace de la mer Arctique descend et ferme l'entrée du havre de Churchill pendant un certain temps de l'été.

A la page 117 se trouve une partie du témoignage du docteur Bell. Le docteur Bell a dit qu'il est entré dans le Détroit le 22 juin à bord du "Diana", un steamer construit pour naviguer dans les eaux arctiques. Voici ce passage :

Le docteur croit, sans être certain, qu'il n'est jamais entré dans le détroit, au cours de ses voyages, avant le 22 juin 1907. Il n'a vu aucune glace à l'entrée du détroit, mais il en a vu plus tard, vers la baie au Renard. Il croit qu'il a franchi le détroit pour la dernière fois, à bord de "l'Ocean Nymph". Il a franchi le détroit avant la mi-octobre, entre le 1er et le 15, s'il ne se trompe pas. Il a fait tous ses voyages entre le 22 juin et le 10 octobre.

Vous voyez donc que le docteur Bell n'a pas voyagé là dans le mois de novembre. Le témoignage le plus concluant est celui qu'a donné devant le comité le commandant Wakeham, qui a fait un certain nombre de voyages dans la baie d'Hudson, et a passé beaucoup de temps à naviguer dans le Détroit, aller et retour, pour faire des expériences. A la page 126 il dit ce qui suit :

Dans le détroit nous avons trouvé les eaux libres de glace, et nous avons cru que nous n'aurions pas de difficulté à poursuivre notre route. La voie semblait libre devant nous, jusqu'à notre arrivée dans le voisinage des îles Saddle, où nous nous heurtâmes à une barrière de lourdes banquises. Nous avons rebroussé chemin, pour trouver un passage en longeant la glace. Nous l'avons longée d'un bout à l'autre du détroit. Le témoin avait peu navigué à travers de pareilles glaces, mais n'importe qui pouvait comprendre qu'il était inutile d'essayer de passer à travers un champ flottant de glaces aussi solides.

Il a essayé de passer, à la demande de M. Fisher, un de ces enthousiastes de l'Ouest, qui sont si nombreux. Il ajoute :

Comme résultat, le "Diana" a été emprisonné entre les glaces qui pressaient ses flancs, du 23 juin au 9 ou 10 juillet. Le bâtiment était en danger, et à deux reprises tout l'équipage se prépara à l'abandonner. Cela se passait le 9 et le 10 juillet. Le 4 juillet le bâtiment fut serré encore plus rudement. Le vent cependant changea et la glace commença de se disperser, et le bâtiment s'en dégagea en cinglant au sud.

Ce bâtiment avait été construit pour naviguer dans les eaux arctiques. Un bâtiment ordinaire aurait été broyé.

L'honorable M. GIBSON : Ce n'était pas un bâtiment en fer.

L'honorable M. POWER : Non. Il continue :

Il entra dans la baie d'Hudson le 12 juillet, en passant entre l'île Mansfield et l'île Coates. Il en fit le tour, vit peu de glace, et se prépara à en sortir. Il partit le 21 et fut de retour dans la baie d'Hudson le 24. C'est la première fois qu'il put y passer sans difficulté. C'était la deuxième fois qu'il y entrait. Au premier voyage il fut retardé par le débarquement du Dr Bell et de M. Low.

Il dit ensuite que cette fois-là il retourna au sud de l'île Mansfield et que le 7 septembre il était au large du Cap Biggs. Il dit :

On a essuyé la première tempête de neige à cette date. Après cela on a eu, dans le détroit, presque tous les jours, non pas des tempêtes de neige, mais des "brouillards" de neige.

Cela se passait le 7 septembre. Aussi les honorables sénateurs comprennent qu'un bâtiment ordinaire ne peut naviguer à travers de continuels "brouillards" de neige. Il continue :

Le témoin resta à Saint-Jean, pour le ravitaillement, jusqu'au 6 octobre, et à cette date partit pour retourner au détroit.

Il revint au large de l'entrée du détroit le 15 octobre et fut retardé par des tempêtes de neige. Il revint au port Douglas le 18 octobre. Le 24 il était encore au Cap-Wolstenholme, qui se trouve à l'entrée de la baie, et n'y rencontra pas de glace. Il retourna au port Douglas et attendit là quelque temps, comptant retourner dans la baie. Il essaya, le 29 octobre, de retourner dans la baie, et fut arrêté par de grands vents et des tempêtes, le bâtiment se couvrant de glace d'une manière considérable. Il essaya de se frayer un passage, mais il considéra, après réflexion, qu'il était dangereux de rester là plus longtemps, et il rebroussa chemin.

Il conclut en ces termes :

Il n'y a aucun doute que lorsque le détroit sera convenablement balisé et éclairé, la navigation y deviendra plus sûre; mais les conditions climatériques sont telles que l'on ne peut compter y naviguer après la fin d'octobre.

Les phares ne peuvent rien contre les tempêtes. Il y a les tempêtes et les banquises à combattre. Il n'y a rien qu'un capitaine redoute autant en mer qu'une tempête de neige. Une pareille tempête est pire que la brume.

Le commandant Wakeham sortit de la baie le 29 octobre, mais un bâtiment marchand ordinaire peut y rester aussi tard, et je suis convaincu, d'après les témoignages recueillis devant ce comité, et d'après d'autres témoignages, que les bâti-

ments marchands ordinaires, qui peuvent porter des cargaisons assez fortes pour gagner de l'argent, ne peuvent naviguer entre Fort-Churchill et l'Atlantique qu'entre le 15 juillet et le 15 octobre. Durant trois mois. Naturellement, des navires construits spécialement pourraient y naviguer un peu plus longtemps, mais les navires construits spécialement portent peu de fret. Et puis que fera-t-on de ces navires durant les neuf autres mois de l'année ? Ils peuvent naviguer du 15 juillet au 15 octobre, et s'ils sont construits d'une manière spéciale, ils peuvent naviguer jusqu'à la fin d'octobre. Mais que feront-ils durant le reste de l'année ? Il n'y a pas de commandes pour de pareils bâtiments, sauf peut-être à Terre-Neuve, pour le transport des phoques, et ils pourraient exiger des taux de transport plus élevés que ceux qui sont payés ordinairement. Et puis il ne faut pas oublier que ces bâtiments, s'ils étaient des bâtiments marchands ordinaires, devraient payer des taux d'assurance plus élevés que les navires qui traversent le golfe Saint-Laurent. Cela aussi ferait augmenter les taux de transport.

Au reste, supposons que le détroit soit navigable durant trois mois de l'année, pour des bâtiments marchands ordinaires. Combien de blé de la récolte de la saison pourrait être transporté de Churchill avant le milieu d'octobre ? Je crois qu'une très faible partie de ce blé pourrait être transporté. Aussi, honorables sénateurs, je crois que ce que nous connaissons du détroit d'Hudson ne peut permettre au pays de faire une dépense qui s'élèvera peut-être à douze millions de dollars. Je crois que le chemin projeté entre le Défilé et Churchill coûterait cette somme. Et puis je demanderai qu'est-ce que l'on fera des steamers durant les neuf autres mois de l'année ? Je devrais plutôt demander ce que l'on fera du chemin de fer durant les neuf mois que Churchill se trouve fermé à tout accès ? Il me semble qu'il y aurait peu à faire pour ce chemin. Il n'y a rien à l'extrémité de la baie d'Hudson, où se trouve Churchill, sauf un peu de poisson. C'est un mauvais endroit pour la pêche. Il y a du poisson dans le lac situé entre la Baie et Churchill, mais ce poisson ne serait, au point de vue commercial, d'aucun appoint pour le chemin de fer. Son transport vaudrait mieux

que rien, mais les propriétaires du chemin ne compteraient pas là-dessus. Je n'aime pas à me répéter ; mais je dirai encore que nous devons étudier cette question au point de vue canadien. Je ne blâme pas les honorables sénateurs de l'Ouest d'envisager la chose comme ils le font. Naturellement ils ne songent qu'aux intérêts de la partie du pays qu'ils habitent ; mais nous devons ici songer à tout le pays, et il semble illogique pour nous, après avoir dépensé une couple de cent millions de dollars pour créer des moyens de transport pour les voyageurs et les marchandises entre le grand Ouest et Montréal, d'entreprendre de construire un chemin de fer qui ne servira qu'à nuire à des chemins de fer que nous avons construits, parce que virtuellement le Canada a construit le chemin de fer Canadien du Pacifique tout comme il construit le Grand-Tronc-Pacifique et comme il a si amplement subventionné le Canadian Northern. J'espère qu'on ne m'accusera pas de mesquinerie et d'égoïsme, et je dirai que les honorables sénateurs doivent réfléchir avant d'approuver cette proposition. J'admire beaucoup l'énergie des gens de l'Ouest. Comme ils sont particulièrement intéressés dans cette entreprise, nous sommes en droit de compter qu'ils feront beaucoup eux-mêmes pour la réalisation du projet. Je vois par les journaux que la province de la Saskatchewan a de l'argent à jeter au feu, comme on dit, et qu'elle se propose d'acheter le réseau des téléphones qui fonctionnent là. Voilà une industrie dans laquelle le gouvernement, à mon avis, ne devrait pas s'engager. Un gouvernement ne peut pas faire de l'argent dans une pareille exploitation. En Angleterre, elle n'a pas été lucrative, et elle ne sera pas lucrative au Canada, et si la province de la Saskatchewan a de l'argent dont elle ne sait que faire, je lui ferai humblement remarquer qu'elle devrait plutôt consacrer une partie de son argent à la construction de ce chemin. Si ceux qui préconisent la construction de ce chemin peuvent démontrer que le détroit d'Hudson est libre de glaces durant trois mois de l'année et que le chemin de fer aura beaucoup de trafic durant ces trois mois, et si les gens des provinces qui sont directement et spécialement intéressés dans cette entreprise veulent appliquer les deniers pu-

blics pour l'aider, je dirai que le Canada pourrait voter une subvention raisonnable à la compagnie, en stipulant peut-être que les autres compagnies pourront faire circuler leurs trains sur le chemin, à des conditions raisonnables. Voilà une proposition juste. et personnellement je ne voudrais pas faire plus que cela. Les gens de ces trois provinces qui prétendent que le chemin peut être construit et qui désirent ardemment qu'il soit construit, devraient engager leur argent dans sa construction, et le Canada devrait se borner à accorder une subvention raisonnable à ses constructeurs, en stipulant que les autres compagnies auront le droit de faire circuler leurs trains sur le chemin à des conditions raisonnables.

L'honorable M. BERNIER : La proposition de l'honorable sénateur de Prince-Albert est, à mon avis, très juste. Elle n'est pas nouvelle ; depuis quinze à vingt ans nous nous sommes prononcés, dans l'Ouest, en faveur de la construction de ce chemin. Nous n'avons pas changé d'avis à ce sujet. Ce qui est étonnant à entendre dans les discussions qui se font relativement à cette voie ce sont les objections que l'on soulève quant au coût de l'entreprise et à la navigabilité de la baie. Ces objections ne sont pas fondées. On sait d'une manière certaine, non seulement par deux ou trois personnes qui ont visité une fois ou deux la baie et le détroit, mais par les vieux employés de la compagnie de la baie d'Hudson, que le détroit et la baie sont navigables durant, au moins, quatre mois de l'année. Au reste, si l'on tient compte du progrès qui s'est fait dans la construction des navires, nous pouvons compter assurément sur une plus longue durée de la navigation. Et puis, il y a aujourd'hui des élévateurs à grain qui permettront à ce chemin de transporter le blé de bonne heure après qu'il aura été récolté. Pour ces raisons on peut difficilement comprendre l'attitude hostile qu'ont prise un grand nombre de personnes au sujet de cette entreprise, qui mettrait notre région sur le même pied que les autres provinces du Canada, qui exportent leurs produits par la voie du Saint-Laurent. Quant à la dépense à faire, elle n'est pas extraordinaire. Le chemin aurait une longueur de 500 milles au plus, et il y a des institutions financières qui sont prêtes à engager leur argent dans cette entreprise. Assurément il a été employé de l'argent pour des travaux publics qui étaient moins importants et moins nécessaires.

La construction de ce chemin satisferait, au moins, trois provinces, qui, dans un prochain avenir, seront très importantes, sinon prépondérantes, dans la confédération.

Ne serait-il pas sage de commencer des travaux qui seraient si avantageux au Nord-Ouest et à toutes les provinces du Canada ?—Puisqu'il en est ainsi, le parlement ne devrait pas rester sourd. Les questions de clocher devraient être mises de côté, et l'on devrait prendre en considération un pareil projet, dont la réalisation fera bénéficier tout le Dominion.

Nous devons féliciter l'honorable sénateur de Prince-Albert d'avoir agité cette question devant la Chambre, et j'espère qu'il continuera à préconiser le projet devant le public, certain que je suis qu'il finira par faire triompher l'idée et qu'il sera apprécié comme il le mérite pour les efforts qu'il déploie pour faire face aux besoins de notre pays.

L'honorable M. PERLEY : Je n'avais pas l'intention de parler sur cette question avant d'entendre les observations de l'honorable sénateur d'Halifax. Lorsque l'honorable sénateur de Prince-Albert inscrivit son avis de motion, je supposai qu'il voulait faire mieux connaître au peuple du Canada le rapport du comité présenté à la dernière session. Je croyais qu'il pouvait de cette manière atteindre l'objet qu'il avait en vue ; mais quand j'entendis l'honorable sénateur prononcer son discours si soigné, je me crus obligé de faire quelques remarques. Je suis surpris du discours de l'honorable sénateur. Assurément il n'a pas oublié les prédictions que firent les principaux chefs de son parti quand fut lancé le projet du chemin de fer canadien du Pacifique. Ces messieurs se donnaient pour mission de dépriser l'entreprise et la région que la voie devait traverser. M. Blake disait que cette région ne produirait pas assez de trafic pour payer la graisse à lubrifier les essieux des wagons qui le transporteraient. Il dit aussi qu'elle était la retraite des loups et des ours. Etant donnés ces prédictions et le remarquable progrès qui s'est fait au Nord-Ouest depuis

cette époque-là, l'honorable sénateur devrait hésiter à susciter des obstacles pour empêcher l'ouverture de la voie de la baie d'Hudson. Quiconque examine la carte de cette région constate que la nature nous a donné une ligne courte pour transporter les produits de l'intérieur au littoral de la mer. Nous avons le Saint-Laurent et les grands lacs pour l'est du Canada, et d'un coup d'œil jeté sur la carte on verra que la baie d'Hudson a été destinée par le Créateur à servir de débouché aux produits du Nord-Ouest. Cependant si la baie d'Hudson eût été mise par le Créateur à cent milles plus au sud, elle aurait été une issue parfaite pour la zone fertile.

L'honorable M. ELLIS : Qu'est-ce que cela pourrait faire relativement au détroit d'Hudson ?

L'honorable M. PERLEY : Je toucherai à ce point dans quelques instants. Le détroit d'Hudson a par endroits une largeur de près de cent milles, et durant chaque saison, des bâtiments y ont passé, depuis bien des années. C'étaient surtout de vieux bâtiments. Rien ne pouvait encourager à mettre sur cette route de puissants navires modernes. Ce qui constituait le trafic était le transport d'approvisionnements aux postes de la baie d'Hudson et le transport des fourrures prises à ces postes-là. Ce trafic ne nécessitait pas l'emploi de meilleurs bâtiments. Mais maintenant que le Nord-Ouest se colonise rapidement, qu'il produit d'énormes quantités de blé, des compagnies se procureront des navires capables de naviguer dans la baie et le détroit d'Hudson durant la plus grande partie de l'année. La baie est libre de glaces et navigable durant toutes les saisons de l'année, pendant que le lac Supérieur est couvert de glaces durant des mois. Après la clôture de la navigation, le blé du Nord-Ouest est immobilisé à Port-Arthur, à moins qu'il ne soit transporté, à travers tout le continent, par chemin de fer, sur une distance de 2,500 milles. Si nous avions un chemin de fer qui atteindrait Churchill, nous n'aurions à le transporter par rail que sur un espace de 500 milles. Pour cette raison, quelqu'un prétendra-t-il que la baie d'Hudson n'est pas le débouché naturel du trafic des provinces de l'Ouest ? Une faible partie de notre blé est expédiée avant la clôture de la navigation. La plus grande partie de la récolte est emmagasinée jusqu'à l'ouverture de la navigation, au printemps. Si cette voie était ouverte, nous pourrions en expédier beaucoup plus avant la clôture de la navigation, parce que la distance à franchir est moins considérable que par la voie des lacs. Le résidu pourrait être transporté à Churchill et emmagasiné là pour l'hiver. L'honorable sénateur d'Halifax s'est plaint du coût de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique et du Grand-Tronc-Pacifique, et il a prétendu que cette ligne de la baie d'Hudson coûterait $12,000,000. Mais la somme de $12,000,000 n'est pas excessive pour le gouvernement au pouvoir. Ce n'est qu'une bagatelle pour lui. Le pays avait confiance dans les grands chefs de l'honorable sénateur, et il avait raison de compter sur eux. Le peuple doit aussi toujours avoir confiance dans ceux qui le dirigent. Malheureusement le peuple eut confiance dans M. Blake, quand il déprisait l'Ouest et qu'il condamna le gouvernement d'alors relativement à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Si M. Blake eût suivi une autre ligne de conduite, l'honorable sénateur d'Halifax ne se plaindrait pas du coût de la construction du chemin de fer du Pacifique. Mais ce que firent M. Blake et ses collègues à cette époque favorisa la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Cela lui permit d'obtenir des avantages du gouvernement. Si M. Blake eût dit que le Nord-Ouest était une grande et riche région pouvant produire d'énormes quantités de blé, et s'il eût dit au gouvernement d'alors d'être prudent et de ne pas donner au chemin de fer canadien du Pacifique de fortes subventions, parce que le trafic de cette région paierait les frais de construction, le gouvernement aurait pu faire un contrat plus avantageux. La compagnie aurait entrepris de construire le chemin moyennant des subventions moins fortes qu'elle avait demandées. La compagnie a dit au gouvernement : "Votre pays ne vaut rien, vos terres n'ont aucune valeur et nous ne pourrons pas les vendre". La conséquence, c'est que personne colonisa la région et que la compagnie vendit un petit nombre de ses terres. Les premiers colons qui se rendirent là ne comprirent pas ce qu'ils devaient

faire relativement au climat et ne surent pas cultiver le sol de la région. Si vous ne vous conformez pas aux lois de la nature, vous ne pouvez pas moisonner. Un grand nombre d'entre nous, qui venions des provinces de l'Est, se mirent à cultiver là comme nous le faisions dans la partie du pays d'où nous venions, et nous ne pûmes avoir de bonnes récoltes. Mais lorsque nous eûmes appris comment préparer le sol et jeter la semence, nous eûmes des résultats différents, et depuis vingt ans les récoltes ont été magnifiques. Depuis que nous avons appris à cultiver le sol de cette région, nous n'avons souffert de la gelée que l'automne dernier. La même gelée s'est fait sentir par tout le Canada. Ontario, le paradis du Canada, a souffert comme notre région. L'Ouest canadien est un vaste et riche territoire, et plus le gouvernement aura foi dans l'avenir du Nord-Ouest, mieux cela vaudra pour les provinces de l'Est. Je dois donner un avertissement aux fabricants d'instruments aratoires. S'ils ne se préparent pas maintenant à fabriquer sur un grand pied, ils ne pourront faire face aux commandes de l'Ouest. Dans vingt ans d'ici, l'Ouest sera le plus grand marché d'instruments aratoires du monde entier, parce qu'il contient plusieurs centaines de millions d'acres de terre arable capable de produire en quantités énormes du blé de la plus belle venue. Quand tout ce pays produira du blé, on ne pourra pas l'exporter en Europe en l'envoyant au port de mer de Saint-Jean. Ce gouvernement-ci ajouterait à son prestige et serait acclamé par le peuple s'il prenait des msures pour ouvrir la voie de la baie d'Hudson. Je suis allé me fixer au Nord-Ouest en avril 1883. Au mois de juin de cette année-là, il y eut une élection pour élire un membre du Conseil du Nord-Ouest. C'était la première fois qu'une élection avait lieu pour élire un représentant local. Dans le district où je résidais il y avait deux candidats, le major Bell et M. Jackson, deux hommes de talents. M. Jackson, au cours de sa campagne électorale, préconisait la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Bien que je fusse un des partisans de M. Jackson, je ne m'enthousiasmais pas de ce projet et c'est la première fois que quelqu'un m'entend parler en faveur de la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Tout le monde était alors en faveur de ce projet. C'était le thème favori sur lequel on brodait dans chaque assemblée électorale. Quelques années plus tard, M. McDonald, qui représentait le district que j'avais déjà représenté dans la Chambre des communes, tint plusieurs assemblées dans sa circonscription, et parla en faveur de la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Je parlai à ses côtés et le combattis. Je combattis le projet jusqu'à tout récemment, parce que le pays avait de grandes dépenses à faire et que notre région n'était pas encore prospère. Nous n'avions pas encore appris à cultiver nos terres, mais dès que nous eûmes appris à les cultiver nous eûmes de bonnes récoltes, nous eûmes plus de blé que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique put en transporter. Et maintenant je suis en faveur de la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Si nous l'avions construit plus tôt, nous aurions fait de la concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique ; mais quand bien même nous construirions une douzaine de chemins de fer à la Baie d'Hudson, nous aurions toujours besoin du chemin de fer Canadien du Pacifique pour communiquer avec le Canada oriental, et ce chemin ne perdrait pas le transport des voyageurs et des marchandises. Il ne peut transporter ce qui entre dans cette région et ce qui en sort dans un espace de temps raisonnable. Il devra doubler sa voie et augmenter son matériel roulant pour pouvoir transporter tous nos produits. Si la voie de la Baie d'Hudson était ouverte, les cultivateurs de l'Ouest pourraient expédier leur blé à Liverpool en payant quinze sous par boisseau de moins qu'ils paient à présent, et une grande partie de ce blé passerait par cette route ; mais nous ne sommes pas un peuple manufacturier. Si nous fabriquions, nous ne pourrions faire de concurence au Canada oriental, et nous devons avoir nos articles fabriqués des vieilles provinces. Le plus vous nous aiderez à devenir prospères, plus nous pourrons dépenser de l'argent chez vous. Si mon honorable ami d'Halifax nous aidait à faire connaître les avantages qui résulteraient de la construction du chemin de fer la Baie d'Hudson, il rendrait plus service au pays qu'en s'opposant à cette construction.

Si j'avais un cheval à vendre et si je disais à l'acheteur qu'il ne vaut rien, qu'il est rétif et qu'il n'est pas sain et si je lui en demandais ensuite $200, il me dirait que je suis un fou. Il en a été de même pour la route de la Baie d'Hudson. De même que M. Blake déprisa le chemin de fer Canadien du Pacifique et les Territoires du Nord-Ouest et obligea le gouvernement à donner 25,000,000 d'acres de terrain pour sa construction, tandis que 5,000,000 d'acres auraient été une subvention libérale, l'honorable sénateur déprise la route de la Baie d'Hudson et en rend plus difficile l'ouverture. Il n'y a pas dans le Nord-Ouest un seul acre de terre qui ne vaille pas $50. Même les terrains bas, où nous fauchons notre foin sauvage, valent par acre $50 et plus. Nous vivons à une époque de progrès, et quand on me dit que le chemin de fer de la Baie d'Hudson ne coûtera que $12,000,000, je suis surpris. Je croyais qu'il coûterait plus que cela.

L'honorable M. POWER : Il est très probable qu'il coûtera beaucoup plus que cela.

L'honorable M. PERLEY : Les terrains situés dans le voisinage immédiat de la Baie ne sont pas fertiles. Cependant il a été prouvé, l'année dernière, au comité, qu'on cultive avec profit les légumes à cent milles de Fort-Churchill. Il y aurait donc du trafic pour ce chemin à cent milles de son terminus situé sur la Baie, et il a été prouvé aussi que la route n'offre aucun obstacle au point de vue du génie civil, et que le sol des cent milles de la zone fertile s'incline vers la baie. La navigabilité de la baie et du détroit d'Hudson a été démontrée à l'évidence, et des bâtiments construits pour naviguer dans les eaux boréales pourraient naviguer dans le détroit durant trois ou quatre mois de l'année, ce qui donnerait un espace de temps suffisant pour faire le transport d'une grande partie des produits de l'Ouest. Le bœuf et le blé sont les principaux produits de cette région. Le blé qui ne peut pas être exporté entre le temps de la moisson et la clôture de la navigation pourrait être gardé à Port-Churchill pour être expédié le printemps suivant. Le bétail serait exporté l'automne. La route est spécialement propre à l'exportation des bestiaux, parce que ceux-ci sont gras et prêts pour la boucherie à l'époque où s'ouvre le détroit. Ils maigrissent beaucoup dans les wagons de chemins de fer qui les transportent à une longue distance. Le poids des bestiaux diminue de cent à cent cinquante livres par tête durant le trajet entre Calgary et Saint-Jean. Cela veut dire sans doute qu'ils ont diminué de valeur quand ils arrivent en Angleterre, où, malheureusement, ils sont abattus au sortir du navire. Je regrette que l'honorable sénateur d'Halifax ait jugé à propos de faire d'aussi sombres prédictions relativement à la route de la Baie d'Hudson. Il fait la même erreur que firent ses chefs lorsque fut lancé le projet du chemin de fer canadien du Pacifique, et j'oserais dire que s'il vit encore vingt ans il rougira des opinions qu'il a exprimées aujourd'hui dans cette Chambre.

L'honorable M. LOUGHEED : Je n'ai pas l'intention de prendre le temps de la Chambre en faisant de longues observations. Je me bornerai à dire que je puis difficilement comprendre la nature de la discussion qui a eu lieu sur ce sujet. Cette discussion a tourné à la controverse. Elle a été intéressante. Cependant l'attitude que le gouvernement a prise, à la dernière session, nous dispense de discuter la navigabilité du détroit de la baie d'Hudson ou la praticabilité de la construction d'un chemin de fer devant atteindre la baie d'Hudson. Il me semble qu'en discutant cette question, nous ne pouvons avoir d'autre but que d'attirer l'attention du gouvernement sur la réalisation possible du projet et sur la nécesité de cette réalisation. A la dernière session, le 18 mars, j'ai exprimé mes vues assez longuement sur cette question. Comme mes paroles se trouvaient insérées dans les débats, je ne les répéterai pas aujourd'hui. Si les honorables sénateurs veulent consulter les débats du 22 février 1907, ils verront que le premier ministre, parlant au nom du gouvernement, s'est exprimé ainsi :

Mais il y a une autre chose encore plus nécessaire, c'est un débouché sur la mer, et ce débouché doit se trouver dans la baie d'Hudson.

Le premier ministre discutait alors cette même question, et en parlant des moyens de transport nécessaires, il approuva, de la manière catégorique que je viens de faire

voir en citant ses paroles, le projet dont il s'agit, et en terminant ses observations, il s'exprima comme suit :

J'approuve absolument ce qu'a dit mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) que le temps était venu où il fallait construire ce chemin de fer, et je dirai à mon honorable ami qui a soulevé cette question devant la Chambre (M. Knowles) et aux membres de cette Chambre, spécialement à mon honorable ami des Territoires du Nord-Ouest, qui sont particulièrement intéressés dans la question, qu'en ce moment même le gouvernement s'occupe de cette question. Je ne suis pas prêt à en dire plus long à présent; mais je dirai avec toute l'autorité que j'ai dans cette Chambre, que le gouvernement a fixé son attention sur la question. Je ne suis pas prêt à dire que la semaine prochaine ou la semaine suivante ou d'ici à quelques jours, nous ferons une déclaration à cette Chambre; mais j'espère qu'avant la fin de la session nous aurons quelque chose à déclarer à ce sujet.

J'ai pris la parole pour demander—la question est pertinente—au leader de cette Chambre pourquoi le premier ministre, qui s'était engagé si fortement à faire une déclaration, n'a pas rempli, avant la clôture de la session, la promesse qu'il avait faite. J'attirerai l'attention de mon honorable ami de Prince-Albert, qui est un partisan du gouvernement, et je lui demanderai de se renseigner au sujet de l'oubli qu'a fait le premier ministre, je lui demanderai de chercher à savoir pourquoi le gouvernement n'a pas fait ce qu'il devait faire à ce sujet. Qu'il me soit permis de dire que j'espère que le gouvernement, en faisant connaître sa politique sur cette question, ne fera pas la folie qu'il a déjà faite en maintes occasions, en appliquant l'arrêté ministériel, qui expirait le 10 juillet 1906, au chemin de fer Canadian Northern, comme à l'octroi de 12,800 acres de terrain par mille pour la construction du chemin projeté du Défilé à Churchill, une distance de 400 milles, et devant comprendre pas moins de cinq millions d'acres de terre. J'espère que le gouvernement entreprendra ces travaux comme travaux de l'Etat, qu'il emploiera le produit de la vente de cinq millier d'acres de terre à mener à bonne fin l'entreprise ; que ce chemin sera mis sous l'autorité d'une commission dans laquelle seront représentés le gouvernement fédéral et les gouvernements du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan. Je le répète, j'espère qu'il ne fera pas ce qui lui a été demandé avec instance aujourd'hui, d'appliquer l'octroi en terres, qui a expiré il y a près de deux ans, à une compagnie particulière ou à une compagnie de chemin de fer, mais qu'il l'appliquera pour l'exécution de cette entreprise comme entreprise de l'Etat.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Est-ce que le chef du gouvernement n'a rien à dire en réponse à l'honorable sénateur qui lui a demandé de faire connaître la politique du gouvernement à ce sujet ? Assurément il doit en connaître quelque chose.

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de répondre à cette question. La loi accordant ces terrains a été insérée dans les statuts par le gouvernement dont faisait partie mon honorable ami de Brockville. Le temps pour l'octroi des terrains est illimité. Un arrêté ministériel a été adopté par l'administration actuelle, lequel arrêté exige que les intéressés remplissent l'obligation dans un espace de temps raisonnable, à défaut de quoi l'octroi sera périmé. La loi n'a pas été abrogée. L'article accordant cette énorme étendue de terrain à une compagnie pour la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson ne se trouvait pas dans la loi des subventions. Il devait se trouver dans un endroit étrange où aucun membre de la Chambre ne pouvait, je crois, le trouver. Ils se trouvait dans un léger amendement fait en 1884, à la loi des Terres Fédérales. J'admets que j'ai cherché longtemps pour le découvrir. Naturellement on était porté à le chercher dans une des lois des Subventions. Une subvention de 12,600 acres par mille fut votée. Au cours de la discussion qui se fit alors la plupart des membres du parlement—libéraux et conservateurs—parurent être d'avis que cette grande étendue de terrain devait être prise dans le territoire avoisinant le chemin de fer. C'était là l'avis général, bien que sir John Macdonald nia que le gouvernement était lié par cette politique-là.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Devons-nous comprendre que le gouvernement veut que cette compagnie obtienne l'octroi en question ?

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur répond que le gouvernement ne veut pas accorder cet octroi en terres, ne veut pas insister auprès de la compagnie pour lui faire construire le chemin. Le gouvernement veut-il prendre ces cinq millions d'acres de terre réservés pour cette fin et construire lui-même le chemin? C'est la question qui a été posée à l'honorable ministre, et c'est la conclusion à laquelle sont arrivés tous ceux qui ont lu le discours du premier ministre.

L'honorable M. LOUGHEED : Je ferai remarquer à mon honorable ami une erreur qu'il semble faire au sujet de l'octroi en terres. En 1884 il a été adopté par le parlement une disposition permettant au gouvernement, s'il jugeait à propos de le faire, d'offrir à une compagnie qui voudrait construire ce chemin une subvention en terres de 12,800 acres par mille. Cette subvention a été accordée par un décret de l'exécutif. De temps à autre il a été adopté des arrêtés ministériels par le gouvernement de mon honorable ami en vue de la construction de ce chemin et accordant une subvention en terres de 12,800 acres par mille. Le dernier arrêté ministériel expira le 10 juillet 1906. Le gouvernement n'est donc pas maintenant obligé, moralement ou autrement, d'accorder cette subvention. Je n'ai pas besoin de faire remarquer à mon ami que la valeur des terres en question est dix fois plus grande qu'elle l'était lors de l'adoption de cette législation en 1884, et le parlement n'a assurément pas eu l'intention de renouveler indéfiniment cette subvention par arrêté ministériel jusqu'à ce que ces terres eussent pris la valeur immense qu'elles ont aujourd'hui.

L'honorable M. SCOTT : J'ai dit que le gouvernement n'avait pas l'intention de donner des terrains pour la construction du chemin de fer de la baie. Il n'a été accordé aucune subvention autre que celle mentionnée dans les quatre ou cinq lignes du dernier article de la loi qui se trouve dans les statuts de 1884. Aucune autre législation n'a été adoptée par le parlement. L'opposition d'alors prétendit que le terrain, s'il était donné, devait être pris le long du chemin de fer ; mais aucun terrain n'a été délimité à cet effet.

L'honorable M. DAVIS : Il n'y a eu dans ce débat qu'une voix discordante, et c'est celle de l'honorable sénateur d'Halifax, et il a combattu le projet bien mollement. Un peu de lumière qui a été versée, l'hiver dernier, sur le sujet, a traversé son intelligence et il est venu à la conclusion qu'il est possible de naviguer dans le detroit jusqu'à la fin d'octobre ; mais il n'a pu oublier qu'il faudra que les marins fassent crier les sirènes de leurs vaisseaux au milieu des tempêtes de neige et des brouillards. Peut être que si je me donnais la peine d'aller aux renseignements, je pourrais prouver que des tempêtes ont fait rage à Halifax et sur l'Atlantique, dans le détroit de Belle-Isle. Le projet a été approuvé depuis plusieurs années et il continuera d'être approuvé. Le fait qu'il a été vu quelques icebergs flottant aux abords de la baie d'Hudson ne prouve pas que la navigation y est impossible. Une hirondelle ne fait pas le printemps. Notre ami le capitaine Bernier nous a dit que nous serons capables de téléphoner à des centaines de milles et dire aux navigateurs qui se trouvent sur l'autre côté jusqu'à quel temps ils peuvent y rester. Ils peuvent naviguer un mois plus tard qu'on ne l'a dit. Je crois que le commandant Wakeham a dit que le temps était si froid dans la dernière moitié d'octobre que le navire se couvrait de glace, bien qu'il n'y eût pas de banquises dans la baie. Comme je l'ai déjà dit, une hirondelle ne fait pas le printemps. Comme l'a fait remarquer l'honorable sénateur de Wolseley, si nous pouvons nous fier aux témoignages que nous avons devant nous, nous aurions pu naviguer tout l'hiver, attendu que le constable Sellars, de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, nous a dit que, l'hiver dernier, au jour de l'an, deux ou trois jours après le jour de l'an, le thermomètre a marqué dix degrés au-dessus de zéro à Churchill. Si la chose est vraie, je n'ai aucun doute que nous pourrions naviguer par cette route durant tout l'hiver. Nous prétendons que nous pourrions exporter une grande partie de notre blé par cette voie, si le chemin en question était construit. Nous ne disons pas que nous pourrions exporter tout notre blé. Nous ne l'exportons pas tout à présent. Une grande partie est emmagasiné à Fort-William. Nous coupons notre blé à la fin d'août et

au commencement de septembre, et une grande partie de ce blé est promptement battue à la machine, et si nous étions près de la mer, comme nous le serions comparativement avec ce chemin, nous pourrions mettre les deux tiers de notre blé à bord des bâtiments qui sortent de la baie avant le milieu de novembre, et les témoignages tendent à démontrer que, dans une année ordinaire, nous pourrions naviguer jusqu'au milieu de novembre. Nous avons recueilli un grand nombre de témoignages qui prouvent que la baie et le détroit d'Hudson sont navigables, et j'espère que le temps viendra où l'on étudiera plus attentivement cette question. Mon honorable ami a dit qu'il y a beaucoup d'argent dans la Saskatchewan et l'Alberta et que nous devrions mettre nos mains dans nos poches pour aider nous-mêmes à la construction du chemin. Je puis dire que nous avons dans la Saskatchewan et l'Alberta donné une subvention passablement forte ; mais nous considérons cette entreprise comme une entreprise nationale. L'honorable sénateur d'Halifax sait que le Canada tout entier s'est engagé à payer, chaque année, une somme énorme pour la construction du chemin de fer Intercolonial et pour son exploitation annuelle, parce qu'il n'a jamais payé ses dépenses. Et cependant personne dans l'ouest ne se plaint de cela. Il viendra un temps où le Canada occidental paiera la plus grande partie des obligation, si elles sont jamais payées, et nous ne nous plaignons pas. Nous considérons ce chemin comme une entreprise nationale. Naturellement, la Saskatchewan pourrait construire seule le chemin. Elle pourrait garantir les obligations ou les mettre sur le marché monétaire. Mais c'est une entreprise nationale qui servira à grandir le Canada. Aussi tout le Canada doit contribuer à la construction de ce chemin. Comme l'a dit le chef de l'opposition, le gouvernement doit construire le chemin mais ne doit pas l'exploiter. Je suis de l'avis de mon honorable ami qui prétend que le gouvernement ne doit pas exploiter les chemins de fer. L'expérience du passé nous a prouvé cela. Aussi le chemin, s'il est construit par le gouvernement, devra être exploité par une compagnie ou par plusieurs compagnies.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami me permettra-t-il de dire un mot ? J'ai dit à la dernière session, et je le répète, que le gouvernement devrait construire le chemin et accorder le droit de faire circuler leurs trains sur la partie du chemin qui s'étend de la Mission du Défilé à la baie d'Hudson aux trois voies transcontinentales qui se rendent, à proprement parler, à la rivière Saskatchewan,—c'est-à-dire au chemin de fer Canadien du Pacifique, Canadian Northern et Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable M. DAVIS : C'est absolument mon avis, et j'ai dit l'autre jour, en discutant la question, que le gouvernement devrait construire ce chemin et le faire exploiter par une des compagnies des grandes voies transcontinentales. Dans un prochain avenir, non seulement le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Canadian Northern et le Grand-Tronc-Pacifique, mais encore le Great Northern transporteront des millions de boisseaux de blé des Etats-Unis à Liverpool par cette voie-là. Le temps viendra où le blé des états de l'ouest devra être exporté par cette route maritime. Toute compagnie de chemin de fer qui voudra payer une somme raisonnable pour faire circuler ses trains sur la voie ferrée projetée, aura le droit de le faire. Je suis heureux qu'il n'y ait qu'un dissident parmi ceux qui ont discuté la question, et il ne nous a pas combattu très fortement. S'il peut nous prouver qu'il y a des brouillards dans le détroit d'Hudson, je puis lui prouver qu'il y en a dans d'autres détroits. Assurément nous avons par tout le Canada des tempêtes de neige. Si l'honorable sénateur veut lire les preuves que j'ai données à l'appui de mes assertions devant la Chambre, il verra que j'ai donné un tableau relatif à la brume, à la neige, aux brouillards et aux bourrasques. Ce tableau parle plus en faveur du détroit d'Hudson que du détroit de Belle-Isle. Nos canaux sont gelés durant six ou sept mois de l'année. Cependant pas un homme sensé ne prétendra qu'ils sont inutiles durant les autres mois de l'année. Nous prétendons que le détroit d'Hudson sera ouvert durant quatre mois de l'année, et l'on pourra peut-être y naviguer durant cinq mois en y érigeant des phares, en se servant du télégraphe et du téléphone. Je désire attirer l'attention sur les assertions que le capitaine Moody a faites relativement au dé-

troit. Tous les ans nous avons eu des renseignements sur la baie d'Hudson et il n'a jamais été prouvé qu'il y avait dans cette baie des récifs ou rochers. Cependant je vois que le capitaine Moody a laissé entendre que le bâtiment avait frappé un récif dans la baie d'Hudson. Je crois qu'il devait avoir plutôt des récifs dans la tête. Il doit avoir voulu parler de l'Ile de Marbre qui se prolonge très loin dans la baie. Tout le monde sait que depuis des centaines d'années on a eu des renseignements au sujet de la baie d'Hudson, et que les navigateurs n'ont jamais parlé des récifs qui s'y trouvent. Je crois que quelqu'un a dû modifier le rapport du capitaine Moody. Son supérieur devrait voir à ce qu'il ne fasse plus de pareils rapports. J'espère que le gouvernement proposera quelque mesure relative à la construction de ce chemin. Le fait que le leader de la Chambre ne l'a pas combattue prouve qu'il sera fait quelque chose pour la réalisation du projet et dans un prochain avenir.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur peut faire sa motion ou la retirer. La Chambre a eu l'avantage d'entendre une discussion importante. Plusieurs points ont été mis en lumière et seront pris en considération. La motion peut être retirée après cette discussion.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur désire-t-il que sa motion soit mise aux voix ou soit retirée ?

L'honorable M. DAVIS : Je ne la retire pas.

La motion est adoptée à la suite d'un vote.

NATIONALISATION DES TRAVAUX D'UTILITE PUBLIQUE.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen :

Que de l'avis de cette Chambre, la nationalisation des travaux d'utilité publique ne serait pas dans l'intérêt du Canada.

L'honorable M. BELCOURT : Je suis prêt à parler sur cette motion, mais comme il est près de six heures, je propose l'ajournement de la discussion à demain.

L'honorable M. SCOTT : Elle sera inscrite à la fin des ordres du jour.

L'honorable M. POWER : Cela n'est pas juste.

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois pas qu'il convienne de prendre le temps de la Chambre pour discuter des propositions abstraites. Ces questions devraient être discutées après l'expédition de la besogne courante.

L'honorable M. BELCOURT : A mon avis, la question est très importante. Je l'ai étudiée longuement, et j'espérais pouvoir exprimer aujourd'hui mes vues sur le sujet ; mais si sa discussion doit être remise de jour en jour, je demanderai la rescision de l'avis.

L'honorable M. LOUGHEED : Il y a bien peu d'item d'inscrits dans le cahier des avis pour demain.

L'honorable M. BELCOURT : Nous n'y arriverons pas.

L'honorable M. LOUGHEED : Les autres sujets sont inscrits pour la forme.

L'honorable M. BELCOURT : Les autres sujets sont académiques.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : L'honorable sénateur peut empêcher que l'on traite avec mépris sa motion. Il peut parler de huit heures à minuit. J'admets que ces propositions abstraites ne doivent pas rester indéfiniment dans le cahier des avis, de jour en jour, de semaine en semaine, de mois en mois. Il peut parler. Le président lèvera la séance et la Chambre se réunira de nouveau à huit heures.

L'honorable M. POWER : Je crois qu'il est parfaitement juste de ne pas donner aux questions abstraites priorité sur les affaires courantes de la Chambre ; mais, en examinant le cahier des avis, on voit que les questions fixées pour leur discussion d'ici à deux ou trois jours sont de pareilles questions, des questions abstraites. Voyez les item inscrits pour demain, par exemple. n° 1 : La Chambre se forme en comité général pour l'étude du rapport du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports. 2 : Reprise du débat ajourné de nouveau sur la motion de l'honorable sénateur McMullen. " Qu'en vue de l'agitation relative aux services rendus par le Sénat et cœtera." C'est une vielle affaire. N° 3 : Reprise du débat suspendu sur la

motion de l'honorable M. Landry, concernant les limites du Manitoba, de l'Ontario et du Québec. Je crois que si la motion était inscrite après le n° 1—après la troisième lecture des bills—l'honorable sénateur atteindrait l'objet qu'il a en vue.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : Je ne vois pas pourquoi l'honorable sénateur d'Ottawa ne consentirait pas à remettre à demain la discussion de sa motion. Cette question est importante. J'aimerais à dire quelques mots sur le sujet, et je ne le pourrais pas ce soir.

L'honorable M. BELCOURT : Je suis absolument prêt à me rendre aux désirs de la Chambre, mais j'aimerais à savoir quand je pourrai discuter la question.

Comme il est six heures, le président lève la séance.

Reprise de la Séance.

NATIONALISATION DES TRAVAUX D'UTILITE PUBLIQUE.

AJOURNEMENT DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen que dans l'opinion du Sénat du Canada la nationalisation des travaux d'utilité publique n'est pas dans l'intérêt du Dominion.

L'honorable M. BELCOURT : Quand l'honorable sénateur a donné avis de la motion qui est maintenant devant la Chambre, il m'a semblé que cette question était de la plus haute importance, et j'ai cru remplir une partie des devoirs qui s'imposent à chaque membre de cette Chambre de prendre part aux délibérations du Sénat, et j'ai voulu saisir l'occasion qui se présentait aujourd'hui pour le faire. Après que mon honorable ami a eu prononcé son discours si intéressant et si instructif, j'ai proposé l'ajournement du débat. Pour des raisons indépendantes de ma volonté, en particulier pour cause de maladie, la discussion fut ajournée de semaine en semaine, jusqu'à cet après-midi. Il est bien évident que dans l'intervalle la Chambre s'est désintéressée de la question. L'impatience qu'a manifestée l'honorable leader de la Chambre et la proposition qu'il a faite ironiquement que la discussion de la motion devait être retardée encore d'une semaine m'a prouvé cela. J'ai protesté, parce qu'il était évident que le leader de la Chambre voulait que cette question ne fût pas discutée.

L'honorable sénateur a suggéré d'inscrire cet item à la fin des ordres du jour, parce qu'il était d'une nature académique. Il y a parmi les ordres du jour de demain deux ou trois autres sujets qui sont plus ou moins de cette nature, et j'ai cru que la Chambre et particulièrement son leader étaient ennuyés de cette question. Je regretterais beaucoup, en prenant la parole, d'ennuyer qui que ce soit, surtout le leader de la Chambre. Mais on ne me pardonnerait pas de persister à vouloir parler sur un sujet malgré la preuve qui m'aurait été donnée que la Chambre et son leader sont déjà ennuyés de la question avant de me l'avoir entendu discuter. Pour ces raisons —la prudence est la mère de la sûreté— j'informe la Chambre que je ne discuterai pas la question ce soir, mais que je la discuterai quand une occasion favorable se présentera. J'ai étudié longuement la question, j'ai recueilli des renseignements et des chiffres, qui, à mon sens, devront jeter de la lumière sur le sujet, lorsque j'aurai l'avantage de dire ce que j'ai à dire sans ennuyer personne.

L'honorable M. SCOTT : Mon honorable ami n'a pas le droit de tirer une pareille conclusion. Personne n'a laissé entendre qu'il était ennuyé de la question. Mais quand il y a de la besogne courante à expédier dans la Chambre, elle doit avoir priorité sur toutes les questions de ce genre. Dans la Chambre des communes, lorsqu'une question a été discutée dans un après-midi, quelqu'un propose l'ajournement du débat, et il est ajourné, et vous n'en entendez plus parler, parfois durant des mois. Nous avons toujours montré de la bienveillance aux honorables sénateurs qui voulaient discuter des questions abstraites, et il a toujours été compris que lorsqu'un sujet est ajourné il doit être inscrit à la fin des ordres du jour. Personne n'a manifesté l'intention de ne pas vouloir écouter parler l'honorable sénateur sur la question. Il a tiré une fausse conclusion ; mais la Chambre a exprimé l'idée que l'expédition de la besogne courante ne devait pas être retardée par de pareilles discussions. Le cahier des avis n'est pas chargé aujourd'hui ; mais

nous n'avons pas consacré vingt minutes de notre temps à la besogne réelle de la Chambre. Nous avons employé beaucoup de temps à discuter des questions qui pourraient n'être pas discutées ou qui pourraient l'être par des sociétés de discussion. J'espère que l'honorable sénateur, s'il n'est pas prêt à parler ce soir, fixera un jour où il pourra reprendre la discussion.

L'honorable M. DERBYSHIRE. Rien ne l'empêche de parler ; nous sommes tous disposés à l'entendre.

L'honorable M. BEIQUE : J'approuve l'honorable secrétaire d'Etat, qui a dit que la discussion de ces questions devrait avoir lieu après l'expédition des affaires courantes de la Chambre. Par contre, cette question est une de celles qui méritent d'attirer l'attention de la Chambre. Elle est de la plus haute importance. Le public s'intéresse à de semblables questions, à la municipalisation ou à la nationalisation des travaux d'utilité publique. Il est du devoir de cette Chambre d'éclairer et de diriger l'opinion publique en pareilles matières, et elle ne peut mieux l'éclairer qu'en discutant ces questions. Personnellement je regretterais beaucoup que l'honorable sénateur d'Ottawa ne fit pas bénéficier la Chambre et le pays de l'étude qu'il a faite du sujet. J'espère qu'il reviendra sur sa décision et qu'il proposera l'ajournement du débat à une date ultérieure. Je comprends sa position, et si j'étais à sa place, je ne parlerais pas devant des banquettes vides sur une pareille question ; mais cela ne doit pas l'empêcher de remettre la discussion du sujet à un autre jour.

L'honorable M. CLORAN : J'approuve sincèrement les observations de l'honorable sénateur de De Salaberry. La question dont la Chambre est saisie est une question des plus importantes. Notre pays est jeune, il progresse rapidement, et, pour accroître ce progrès, cette honorable Chambre doit asseoir nos institutions sur des bases solides. Nous avons devant nous l'expérience d'autres pays, celle de l'Australie, par exemple, en pareille matière.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur ne devrait pas étudier la question au point de vue des principes. Il a fait, l'autre jour, son discours sur les principes de la question.

Le PRESIDENT : J'avoue que je me rappelle pas que l'honorable sénateur ait parlé sur le sujet.

L'honorable M. CLORAN : Je n'ai pas parlé sur le sujet actuellement en discussion. J'ai parlé sur le sujet qui faisait l'objet du débat. L'honorable sénateur d'Halifax, en prenant la parole et en cherchant à entraver...

Le PRESIDENT : Il n'y a pas devant la Chambre d'autre question que celle sur laquelle l'honorable sénateur d'Halifax est appelé à parler. Comme l'honorable sénateur a proposé l'ajournement du débat, l'honorable sénateur de Victoria peut parler sur cette question.

L'honorable M. CLORAN : Pourquoi Son Honneur le Président n'a-t-il pas rappelé à l'ordre l'honorable sénateur de De Salaberry ? Doit-il y avoir deux poids et deux mesures dans cette Chambre ?

Le PRESIDENT : La réponse est facile à donner. L'honorable sénateur de De Salaberry n'a pas parlé sur le sujet. Je dirai qu'il n'y a devant la Chambre que l'ordre du jour. Une motion doit-elle être ajournée ?

L'honorable M. CLORAN : Je ne ferai pas un discours sur le sujet. Je me bornerai à dire que j'approuve les observations de l'honorable sénateur de De Salaberry. Evidemment l'honorable sénateur n'aime pas la lumière, n'aime que la lumière qui vient de sa petite ville au bord de la mer. Cela ne suffit pas pour le reste du pays. Ce que je veux dire, en réponse à l'honorable secrétaire d'Etat, c'est que cette question n'est pas simplement une question académique que peut traiter une société de discussion, mais bien une question qui touche aux grands intérêts du peuple.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas dit que cette question devait intéresser une société de discussion.

L'honorable M. CLORAN : La seule chose qui m'empêche de continuer le débat ce soir c'est que c'est aujourd'hui la Saint-Patrice.

L'honorable M. ELLIS : Si l'honorable sénateur n'est pas prêt à parler et si personne ne propose l'ajournement du débat, toute la chose sera abandonnée.

L'honorable M. BELCOURT : J'étais prêt à parler ; mais il est évident que la Chambre ne veut pas que je parle ce soir.

L'honorable M. POWER : Pour régler la question, je propose que le débat soit ajourné jusqu'à mardi et que l'ordre soit inscrit après la troisième lecture des bills.

BILL MODIFIANT LA LOI DE L'IRRIGATION.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT propose la deuxième lecture du bill (99) intitulé : "Loi modifiant la loi de l'irrigation". Il dit : "Comme les honorables sénateurs le savent, un bill concernant l'irrigation a été présenté pour la première fois, en 1894, par M. Daly. Un amendement y a été fait en 1895, et cette loi fut refondue en 1898. L'expérience acquise depuis cette époque nous a engagés à y faire des amendements. Il ne s'agit pas de modifier le principe du bill, et par conséquent les amendements qui nous sont soumis pourront être plus facilement discutés lorsque la Chambre se formera en comité. Le seul changement réel apporté au principe de la mesure est à l'effet qu'il a surgi ou qu'il devra surgir des difficultés qui ont été réglées par le ministre. On veut maintenant que certaines questions relatives à des voies ferrées soient réglées par la commission des chemins de fer. A part cela, rien n'est changé au principe du bill.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

AJOURNEMENT DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Casgrain, à l'effet qu'il appellera l'attention du Sénat sur l'importance qu'il y a pour le Canada de construire prochainement le canal de la Baie Georgienne, et qu'il demandera au gouvernement si le rapport des études hydrographiques sur cette voie fluviale sera déposé devant le Sénat durant la présente session.

L'honorable M. CLORAN : Je propose l'ajournement de la Chambre. Je ne crois pas que nous devions disposer d'une pareille question devant un aussi petit nombre de sénateurs présents. J'ai approuvé sincèrement l'attitude de l'honorable sénateur relativement à cette question. C'est aujourd'hui le 17 mars, une de nos fêtes publiques, et comme le Sénat n'est pas saisi de questions importantes, je propose l'ajournement de la Chambre.

L'honorable M. WATSON : L'honorable M. Talbot m'a demandé de discuter ce soir l'ordre n° 12.

L'honorable M. CLORAN : Je retirerai ma motion, pourvu que l'honorable sénateur de Saint-Boniface ne discute pas ce soir le projet du canal de la Baie Georgienne.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur de Saint-Boniface désire-t-il prononcer son discours ?

L'honorable M. BERNIER : Bien que je sois flatté que les honorables sénateurs désirent m'entendre ce soir, je ne tiens pas à parler devant des banquettes vides.

L'honorable M. POWER : Pour me rendre aux désirs de l'honorable sénateur de Saint-Boniface, je propose que ce débat soit ajourné à demain.

L'honorable M. BERNIER : J'ai le privilège de faire la motion et je la fais.

La motion est adoptée.

DEUXIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill constituant en corporation la "Ruthenian Catholic Mission of the Order of Saint-Basil the Great in Canada".—(L'honorable M. Talbot.)

LA ROUTE DE LA BAIE D'HUDSON.

SUR LA MOTION DEMANDANT L'AJOURNEMENT.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Le Sénat a approuvé aujourd'hui une très forte dépense d'argent, et, vu la déclaration faite par le premier ministre à la dernière session, relativement au chemin de la baie d'Hudson, et vu l'affirmation du même principe par un vote donné aujourd'hui presque à l'unanimité—le représen-

tant du gouvernement n'a pas voté contre ce principe—nous nous sommes tous engagés à construire immédiatement ce chemin si important. Ce qu'il y a d'important à savoir pour ceux qui approuvent la construction du chemin et pour ceux qui en paieront le coût c'est l'époque où le gouvernement commencera les travaux de construction de ce chemin. Quand le gouvernement se propose-t-il de présenter un bill ayant pour objet de délimiter les terrains qui devront être donnés pour la construction de ce chemin ? Je suis certain que l'honorable secrétaire d'Etat comprendra l'impatience que j'ai de savoir quand les travaux devront être commencés. Je tiens pour admis que l'honorable ministre verra à ce que les désirs et la volonté du Sénat soient satisfaits.

L'honorable M. WATSON : J'aimerais à indiquer...

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Lorsque l'honorable secrétaire d'Etat abdiquera ses fonctions, je m'adresserai à l'honorable sénateur de Portage-la-Prairie. Je suis surpris que le leader du gouvernement permette à ses partisans de remplir des fonctions qui lui appartiennent.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pu voir l'honorable sénateur.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Mais vous lui avez dit de parler. Je ne sais pas que le fait d'être favorable à une entreprise m'engage ou engage le gouvernement à commencer immédiatement des travaux. J'ai approuvé plusieurs projets qui intéressent aujourd'hui l'opinion publique. J'en ai approuvé un, il y a cinquante ans et plus : Celui du canal de la Baie Georgienne. J'étais un des membres du gouvernement qui vota une forte somme pour l'exécution de cette entreprise. Les travaux ne furent cependant pas commencés, bien que le gouvernement d'alors—composé des amis de mon honorable ami—fût au pouvoir. Ce gouvernement renonça à ce projet parce qu'autres travaux sollicitaient plus fortement son attention. C'est précisément ce que je prétends relativement au nouveau projet. Nous pourrons le favoriser lorsque le pays sera dans de meilleures conditions économiques. Au reste, l'honorable sénateur admettra que le gouvernement a assumé la tâche de poursuivre un assez grand nombre d'entreprises et qu'il peut difficilement se charger d'une nouvelle.

L'honorable M. WATSON : Je désire aussi ardemment que l'honorable sénateur de Hastings avoir des renseignements, comme secondeur de la motion adoptée cet après-midi, et j'étais à la veille d'apprendre aux honorables sénateurs qu'il a été annoncé aujourd'hui dans l'autre Chambre un excédent de dix-neuf millions. Malgré le calcul exagéré que l'honorable sénateur d'Halifax a fait relativement au coût de la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson, nous pourrions le construire en une année et avoir encore un excédent.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il est bien évident que l'honorable secrétaire d'Etat n'a pas compris absolument la motion qui a été faite aujourd'hui. Nous n'avons pas fait qu'affirmer un principe, ou exprimer l'opinion que l'entreprise devait être poursuivie, mais la motion va plus loin et dit que le gouvernement doit s'occuper prochainement de la construction du chemin. La question est trop importante pour que l'honorable ministre la traite ainsi à la légère.

Le PRESIDENT : Je suppose que l'honorable sénateur parle sur la motion demandant l'ajournement.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Sur une motion demandant l'ajournement, je puis parler sur presque toutes les questions.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du mercredi, 18 mars 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures.

Prière et affaires journalières de routine.

PRESENTATION D'UN BILL.

Le bill suivant est présenté et lu une première fois :

Bill (EE) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Pontiac Central Railway Company".—(L'honorable M. Campbell.)

L'INITIATIVE DE LA LEGISLATION ENTRE LES DEUX CHAMBRES DU PARLEMENT.

MOTION.

L'ordre du jour appelé est l'avis de motion suivant :

Que le Sénat croit qu'il est à propos de demander à la Chambre des communes sa coopération, par le moyen d'un comité mixte, afin de considérer l'opportunité de prendre des mesures à l'effet d'établir une part plus égale de l'initiative de la législation publique et privée des deux branches du parlement, et d'adopter certaines règles dans le but de limiter la longueur des débats et rendre les travaux plus expéditifs.

L'honorable M. McMULLEN : Plusieurs honorables sénateurs m'ont prié de suspendre cette motion, et je propose en conséquence que l'ordre du jour soit rescindé et réinscrit pour le 25 mars.

L'honorable M. BERNIER : Avec le consentement de la Chambre, je désire appeler l'attention de Son Honneur le président sur cette motion, afin de procurer à son auteur l'occasion de la modifier. Nous serons appelés à voter sur cette motion, et nous devons la considérer telle qu'elle est présentée. Cette motion est hors d'ordre parce qu'elle contient deux propositions distinctes. On nous demande, d'abord, de considérer l'opportunité de prendre des mesures à l'effet d'établir une part plus égale dans l'initiative de la législation d'intérêt public et privé des deux branches du parlement ; et, secondement, on nous demande d'adopter certaines règles dans le but de limiter la longueur des débats et rendre les travaux plus expéditifs. Ces deux propositions sont, peut-être, contradictoires. Quelqu'un pourrait se sentir disposé à voter en faveur de la première partie de la motion, tandis qu'il ne serait pas prêt à donner son adhésion à la seconde proposition. En sorte que, lorsque viendra le moment de voter sur cette motion, si elle atteint cette phase, les adversaires de cette dernière proposition devront se retirer de la Chambre, sinon, ils se trouveront obligés de voter dans le même temps "oui ou non". L'on ne doit pas nous placer dans cette position, et c'est pourquoi la motion est hors d'ordre.

Le PRESIDENT : J'examinerai ce point d'ordre.

La motion est adoptée.

ENTRAINEMENT DE LA MILICE A QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. DOMVILLE :

Le gouvernement a-t-il adopté un programme au sujet du prochain entraînement de la milice canadienne?

Cet entraînement se fera-t-il comme d'ordinaire aux différents camps déjà établis dans les diverses provinces, ou y aura-t-il une concentration de troupes volontaires à Québec durant la célébration du troisième centenaire de la fondation de la cité de Québec par Champlain?

Dans ce dernier cas quels sont les différents corps désignés pour se rendre à Québec et combien de jours devront-ils séjourner dans cette ville?

L'honorable M. SCOTT : La question de l'entraînement de la milice, durant l'année 1908, et la part que cette milice prendra à la célébration du trois centième anniversaire qui aura lieu à Québec, est maintenant l'objet de l'attention du gouvernement. Rien n'est encore définitivement arrêté ; mais il y aura probablement, à Québec, dans cette circonstance, un déploiement de troupes considérable.

MISSION CATHOLIQUE DITE "RUTHENIAN CATHOLIC MISSION".

L'honorable M. SULLIVAN : Avant que les ordres du jour soient appelés, je désire exprimer quelques mots qui auront, je crois, de l'à-propos dans la présente occasion. Si nous avons dans le Sénat une règle qui est enfreinte plus souvent que toute autre, c'est bien celle qui s'applique à l'honorable membre appelé à donner une explication en proposant la deuxième lecture d'un bill. La chose a été faite, hier, par l'honorable sénateur de Portage-la-Prairie en proposant la deuxième lecture du bill ayant pour objet de constituer en corporation la mission catholique dite "Ruthenian Catholic Mission" de l'ordre de Saint-Basile le

Grand, établie en Canada. Quand je lui demandai aussi poliment que possible une explication, cet honorable sénateur me fit comprendre, d'un geste dédaigneux de la main, qu'il déclinait de répondre, et continua à commenter sa motion. Or, cette manière de procéder n'est pas juste, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un bill que l'honorable sénateur, auquel je fais présentement allusion, aurait dû expliquer s'il en connaissait la nature. A moins d'en avoir fait une certaine étude, personne dans cette Chambre ne pouvait en connaître l'objet. C'est une proposition de loi s'appliquant à une église représentée comme étant en communion avec l'église de Rome, et connue sous le nom d'église dite " The Ruthenian Catholic Church". Croyant qu'elle appartient aux Galiciens, j'ai pris des informations sur ce sujet, et j'ai constaté que ma supposition était bien fondée. Les ruthéniens sont divisés en deux clans sous le rapport de la religion. Une moitié, environ, observant le rite grec et l'autre moitié, le rite latin. Je mentionne ce fait pour montrer comment une importante législation comme celle dont il s'agit peut être adoptée par le Chambre sans que l'honorable sénateur même qui en est chargé, ne connaisse rien de sa nature. Le projet de loi en question a été renvoyé au comité des bills d'intérêt privé.

Les honorables sénateurs qui ont prétendu, il y a quelque temps, qu'il fallait appartenir à certains comités pour connaître quelque chose de la législation qui leur a été soumise, ont exprimé dans cette circonstance une opinion qui est justifiée dans le présent cas.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur a-t-il l'intention de proposer une motion ?

L'honorable M. SULLIVAN : Non ; mais je donne avis que je proposerai, un autre jour, que le bill en question soit renvoyé à un comité général de la Chambre. Je veux simplement, pour le moment, appeler l'attention de la Chambre sur un fait qu'elle ignorait entièrement, et qu'elle ne pouvait connaître. Je veux présentement faire observer deux choses : la première, c'est qu'un sénateur, chargé d'un bill, devrait répondre aux questions qui lui sont posées selon les règles observées dans toute société civilisée, et, deuxièmement, qu'il importe d'accueillir avec une grande attention plusieurs des sujets qui nous sont présentés, afin qu'ils soient renvoyés à un comité où les honorables sénateurs pourront recevoir les renseignements dont ils ont besoin.

L'honorable M. BERNIER : Je dirai seulement un mot pour soulager la conscience de l'honorable sénateur. Dans la province d'Alberta, il y a une société religieuse connue sous le nom de "Ruthenian Catholic Mission", et je suppose que le bill en question a pour objet de constituer en corporation cette société religieuse.

LOI DES CHEMINS DE FER (BILL). EN COMITE.

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour continuer l'examen du rapport du comité des chemins de fer, télégraphes et ports, sur le bill (3) intitulé : " Loi modifiant la loi générale des chemins de fer.

Le PRESIDENT DU COMITE : La question est l'amendement proposé par l'honorable sénateur de De Salaberry (l'honorable M. Béique).

L'honorable M. FERGUSON : Quand la Chambre a levé sa séance, jeudi dernier, je commentais des témoignages lus devant le comité des chemins de fer, relativement au présent bill. Je signalais justement au moment où j'ai repris mon siège, une déclaration trompeuse—pour ne pas me servir d'une expression plus forte—faite au sujet de la législation adoptée aux Etats-Unis sur le sujet qui nous occupe. On a dit—et je crois sincèrement que presque tous les membres du comité ont accepté la chose comme étant bien fondée, qu'il n'y avait aux Etats-Unis, aucune législation de la nature de celle qui nous occupe présentement, et que, peut-être, l'adoption du présent bill aurait pour effet de détourner le trafic canadien au bénéfice des chemins de fer de nos voisins du sud. Comme on se le rappelle, j'ai lu des extraits de lois de quatre des Etats-Unis, situés sur le côté sud des lacs—et ce sont ces quatre états qui seraient traversés par ce trafic rival. J'ai aussi fait voir que la législation de ces états sur les croisements de voie publique par les chemins de fer est beaucoup plus rigoureuse que ne l'est le présent bill. Que

pratiquement, les chemins de fer des Etats-Unis sont placés sous le contrôle des municipalités qui peuvent ordonner la pose de barrières et d'autres appareils de sûreté de cette nature. Ces autorités locales peuvent ainsi contraindre les compagnies de chemins de fer de poser ces appareils de sûreté, et si les compagnies manquent de le faire, le conseil municipal, dans presque tous les états de la république voisine, est revêtu du pouvoir de limiter la vitesse, non seulement à 10 milles à l'heure, mais même à 6 milles à l'heure. J'ajouterai, avant de passer à un autre point, que, dans plusieurs états de l'Union Américaine, il y a même une législation différente de celle à laquelle je fais présentement allusion, et qui est encore beauconup plus rigoureuse. Elle va jusqu'à interdire aux compagnies de chemins de fer d'établir des croisements de voie publique. L'état du Massachusetts se distingue entre tous sous ce rapport. Il a adopté une loi très importante qui décrète la suppression, dans les cités, villes et villages de cet état, des croisements de voie publique, et la substitution à ces croisements de passages en-dessous ou en-dessus de la voie. La loi du Massachusetts prescrit que la proportion de dix pour cent du coût de cette substitution doit être supportée par la municipalité ; qu'une proportion de pas plus de 65 pour 100 doit être supportée par la compagnie du chemin de fer, et qu'une proportion de pas plus de 25 pour 100 est à la charge de la municipalité. En sorte qu'il faut négocier et quelquefois recourir à l'arbitrage pour décider la question de savoir si la compagnie du chemin de fer paiera plus que 65 pour 100 ; ou si la municipalité paiera moins de 25 pour 100. La somme payée par la municipalité est de dix pour cent. Je mentionne justement ces détails afin que personne ne s'imagine que j'ai voulu représenter toutes les lois des Etats-Unis sur le sujet qui nous occupe, comme étant uniformes. Chaque état de l'Union Américaine possède ses propres lois sur la question des croisements de voie publique au niveau des rails. Certains de ces états, comme, par exemple, l'état du Massachusetts, ainsi que l'Ohio, ont des lois pourvoyant à l'abolition entière des croisements de voie. Je passe maintenant à la question de réduire la vitesse. L'honorable sénateur de De Salaberry a fait remarquer que, lorsque la loi des chemins de fer a été fusionnée en 1903, le parlement avait fait une addition relative aux croisements en adoptant l'article 275. En ouvrant le statut revisé je constate que l'article 275 est la substitution du même article de la loi des chemins de fer de 1903——

L'honorable M. BEIQUE : Je ne me suis aucunement exprimé dans ce sens.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami s'est exprimé dans ce sens, et le compte rendu officiel des débats en fait foi.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur est obligé d'accepter ma déclaration ou de citer le compte rendu officiel de mes remarques. Je le répète, je n'ai fait aucune déclaration de ce genre.

L'honorable M. FERGUSON : J'accepte la dénégation de l'honorable sénateur. Mais il a dit que le parlement avait fait quelque chose de plus en 1903. L'honorable sénateur peu n'avoir pas voulu dire que le parlement avait inséré pour la première fois cet article 275 dans le statut, et ne s'être pas servi des expressions que je lui ai attribuées.

L'honorable M. BEIQUE : Non. Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je ferai voir ce qu'il veut dire, et je répéterai lá déclaration même que j'ai faite. J'ai mentionné et cité le texte de l'article 30 de la loi des chemins de fer, qui confère à la commission des chemins de fer le pouvoir de réglementer cette question des croisements, et j'ai dit que par l'adoption de l'article 275, le parlement faisait un pas de plus que ce qu'il faisait par l'article 30, vu qu'il imposait aux trains dans les villes et cités une limite de vitesse de pas plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ferrée ne fût convenablement clôturée.

L'honorable M. FERGUSON : Très bien. Mon honorable ami, après tout, a répété presque exactement les paroles mêmes que je lui ai attribuées, savoir que le parlement a fait un pas de plus ; mais ce que mon honorable ami n'a pas dit—je le présume —et que j'ai cru cependant lui entendre dire, c'est que cet article 275 a été inséré pour la première fois en 1903, dans la loi des chemins de fer, et mon honorable ami,

d'après l'explication qu'il vient de donner, ne s'est pas exprimé dans ce sens. J'accepte son explication sur ce point ; mais ce que je veux faire remarquer, c'est que, dans la loi des chemins de fer de 1888, la limite maxima de vitesse—dans les cités, villes, etc.—pour la protection de la voie ferrée, fut fixée à six milles à l'heure, et elle a été augmentée, en 1903, à dix milles à l'heure. Je suis amené à faire cette observation, qu'une réduction de vitesse à dix milles à l'heure n'est pas, après tout, une affaire aussi sérieuse que les compagnies de chemins de fer ont voulu le faire croire au comité, ou essayé de le lui faire croire. Il n'y a au fond qu'une question de pénalité. Bien que l'on se soit efforcé de persuader le comité, et que l'on s'efforce encore de persuader le parlement que, si nous adoptons le présent bill, tous les trains de chemins de fer du pays seront retardés; que la durée de leurs voyages sera accrue, et que ce dérangement causera des embarras considérables au commerce de transport, je soumets que le présent bill n'est aucunement de nature à produire un effet aussi pernicieux. De fait, le seul défaut sérieux que l'on puisse reprocher au bill, c'est que l'espèce de pénalité qu'il inflige en réduisant la vitesse maxima à dix milles à l'heure, n'est pas assez rigoureuse. En effet, lorsqu'un train s'arrête à une station de ville ou de village, il doit nécessairement prendre une allure plus modérée sur le croisement adjacent. Cette allure lente n'a aucun inconvénient sérieux avant d'arriver à un croisement, c'est-à-dire, au moment que le train n'est plus qu'à une couple de perches de la station, soit d'un côté, soit de l'autre. La question de la vitesse est posée avec une si grande persistance, que l'on est arrivé à l'obscursir au lieu de l'éclairer, et cela à ce point que nous aurions autant raison de conclure que de ce que le supplice de la pendaison est, d'après le code criminel, la pénalité infligée au meurtrier, il s'ensuit que tous les hommes doivent être pendus. La limitation de la vitesse maxima à dix milles à l'heure n'est qu'une faible pénalité, parce que les trains sont obligés de réduire leur vitesse chaque fois qu'ils s'approchent d'une station où ils sont obligés de s'arrêter. Cette réduction de vitesse, si elle leur était imposée, ne nuirait qu'aux trains express d'entier parcours qui n'arrêtent aucunement aux stations.

L'honorable M. BOSTOCK : Dans le cas que la station n'est qu'une station de pavillon à signal, comme il y en a un certain nombre dans l'ouest, qu'est-ce qui sera fait?

L'honorable M. FERGUSON : Je crois qu'il y a très peu de ces stations dans les villes et villages.

L'honorable M. BEIQUE : Prenez, par exemple, le chemin de fer "The Transcontinental Railway, the Imperial Limited", ses trains ne s'arrêtent qu'à un petit nombre de stations comparativement, et traversent un grand nombre de villes et villages sans aucunement s'arrêter.

L'honorable M. FERGUSON : Pour ce qui concerne les trains de ce chemin, ils traversent, en effet, les villes et villages sans s'arrêter, et il n'y a aucun doute sur ce point. Mais on a essayé de nous faire croire que cette réduction de vitesse doit se faire à tous les croisements. Je soutiens que,—au moins pour ce qui regarde les villes où le train s'arrête—supposé même que la ville soit petite—l'arrêt à la station nécessite, avant d'y arriver, une allure lente sur le croisement voisin. J'admets très volontiers qu'il y a des stations de pavillon à signal, et on aurait eu raison de m'interrompre, si j'avais affirmé le contraire, ou si j'avais affirmé qu'il n'y avait pas de stations à signaux où il y a un croisement contre lequel s'appliquera la présente loi, bien que je sois d'avis qu'il y en ait, puisqu'il s'agit seulement des cités, villes ou villages. Je veux faire remarquer que M. Chrysler nous a dit devant le comité que les trains de voyageurs ne pouvaient réduire leur allure à dix milles à l'heure sans commencer à ralentir leur marche à une distance de deux milles du croisement, et les experts en matière de chemins de fer présents n'ont pas contredit cette déclaration. Mon honorable ami a lu, lui-même, cette déclaration avec d'autres témoignages du même genre en paraissant les approuver, puisqu'il nous a dit, après les avoir cités : "Tels sont les faits, tels que je les comprends. Je le demande maintenant à mon honorable ami : Admet-il que ma prétention est bien fondée ? J'ai sous la main des témoignages sur ce sujet. Je vais les

soumettre à la Chambre, et les honorables sénateurs jugeront, eux-mêmes, de leur valeur. Depuis que le présent débat est commencé sur la motion demandant la deuxième lecture du bill, un accident s'est produit à la station Sunnyside, près de Toronto, où un jeune homme du nom de Hansford a été tué. L'accident a été causé par une collision d'un train de la compagnie du Pacifique avec un train du Grand-Tronc. J'ai fait allusion à ce fait jeudi dernier. Le verdict du jury a exonéré de tout blâme la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et ses officiers ; mais la compagnie du Grand-Tronc a été trouvée coupable. L'ingénieur mécanicien, George Blanco, employé sur le train de cette dernière compagnie, a subi un interrogatoire à l'enquête du coroner, et le rapport de son témoignage, publié dans le "Globe", dit entre autres choses :

L'ingénieur-mécanicien, George Blanco, employé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, a déclaré qu'il avait fait fonctionner le sifflet d'alarme lorsque son train se trouvait à 80 verges de distance.

Je crois que le témoin a voulu dire "perches" au lieu de verges. C'est probablement une faute typographique. J'ai transcrit cette partie du témoignage telle qu'elle a paru dans le journal que j'ai mentionné, il y a un instant. La loi requiert l'usage du sifflet d'alarme à une distance de 80 perches d'un croisement, et c'est ce qui me fait croire à une faute typographique.

Le témoin continue comme suit :

Son train était en retard de 15 minutes, et il filait à une vitesse de 60 milles à l'heure. Les freins furent promptement appliqués; mais le train ne put être arrêté qu'à un quart de mille au delà du croisement.

Voilà un train filant à une vitesse de 60 milles à l'heure, et qui n'a pu être arrêté qu'à un quart de mille au delà du croisement, tandis que M. Chrysler a déclaré à notre comité qu'un train de voyageurs—et il a dû vouloir parler d'un train ordinaire—requerra un parcours de deux milles pour réduire sa vitesse à dix milles à l'heure. Or, cette prétention est contraire au témoignage donné sous serment par l'ingénieur mécanicien employé sur le train auquel il est arrivé un accident sur le croisement de Sunnyside—accident qui a causé la mort du jeune Hansford. J'ai, en outre, un témoignage corroborant ce que je viens de dire, et je le lirai à la Chambre. Ce témoignage est un écrit publié sur le frein à air comprimé appelé "The Westinghouse Air Brake", employé à l'école internationale des chemins de fer (International School of Railroading). L'article 15 de cet écrit contient un rapport sur les épreuves faites sur un train dans le but de déterminer la force du frein à air comprimé employé dans les conditions ordinaires à ralentir la vitesse d'un train jusqu'à l'arrêt complet. Voici cet article :

15. Le tableau suivant donne les résultats d'épreuves faites sur le chemin de fer dit "The Central Railroad of New Jersey at Absecon, N.J.", dans le mois de mai 1903. Le train se composait d'une locomotive et de sept wagons—la locomotive ayant ses freins appliqués sur les roues de la voiture de la locomotive; sur les roues auxiliaires pour reculer ou avancer et sur celles de la voiture portant l'approvisionnement de combustible et d'eau (Tender)

La force des freins en raison du poids total d'un train est de 72 livres et 8 dixièmes pour cent. Les freins sur six des voitures exerçaient une pression de 92:9 pour cent, tandis que 68:9 pour cent fut la proportion de l'action du frein sur le wagon à siège et 48:3 pour pour cent sur la locomotive. La réduction sur celle-ci s'explique par le fait que le poids du combustible et de l'eau dans le ""tender" n'était pas soumis à l'action du frein. Le poids total du train était de 774,650 livres; celui de la locomotive seule, de 294,000 livres; celui de six des voitures était en moyenne de 62,000 livres, et celui du wagon à sièges, de 107,600 livres. Des freins en fonte sont ordinairement employés sur les wagons et le "tender", et l'on se sert de frein en acier sur la locomotive. Ce train représentait les conditions ordinaires qui existent pour les trains du service, et l'expérience a été faite sur une voie ferrée d'un niveau uniforme.

On essaya aussi le frein de 70 livres à prompte action, avec ses appareils pour produire une pression de 110 livres dans les grandes vitesses.

Le tableau suivant indique dans sa première colonne la vitesse en milles par heure; dans la deuxième colonne, la distance que requiert un frein pour arrêter un train filant à une grande vitesse; dans la troisième, la distance que requiert un frein de 70 livres pour faire promptement les arrêts; et la quatrième colonne indique la différence en pieds qu'il y a en faveur du frein à grande vitesse.

DISTANCE REQUISE POUR ARRETER LES TRAINS.

Vitesse en milles par heure.	Frein pour grande vitesse.	Frein à prompte action.	Distance en pieds épargnée par le frein pour grande vitesse.
45	560	710	150
50	705	880	175
60	1,060	1,360	300
70	1,560	2,020	460
80	2,240	2,780	540

Ce tableau indique le résultat obtenu en éprouvant deux freins à air comprimé—l'un de 110 livres de pression pour grande vitesse, et l'autre de 20 livres de pression pour action instantannée. Ce dernier, je le présume, est celui qui est le plus généralment employé sur nos chemins de fer. Si vous consultez l'article 264 de la loi des chemins de fer, vous trouverez des dispositions très rigoureuses relativement à l'emploi des freins. Ces dispositions ne contiennent pas le mot "peut"; mais le mot "doit", et je crois que nos compagnies de chemins de fer sont bien équipées sous ce rapport.

L'honorable M. BEIQUE : Sur les trains à voyageurs, non sur les trains de marchandises.

L'honorable M. FERGUSON : Je parle des trains de voyageurs. A une allure de 60 milles à l'heure, en se servant du frein à prompte action, le train est arrêté sur un parcours de 1,360 pieds, soit 40 pieds de plus que la distance déclarée sous serment par l'ingénieur-mécanicien Banco, lors de l'enquête tenue à Toronto. La déclaration de ce dernier se trouve donc pratiquement une corroboration des chiffres que je viens de donner, et l'inférence à tirer, c'est que dans l'un et l'autre cas, ces chiffres sont corrects.

L'hon. M. BEIQUE : Ne sont-ce pas des freins dont on se sert seulement dans les cas d'urgence ?

L'hon. M. FERGUSON : Non, je parle du frein à prompte action dont on se sert ordinairement. Le frein pour grande vitesse arrête un train sur un parcours de 1,060 pieds. La force de pression de ce frein est de 72.8 pour cent. Si les honorables membres veulent bien s'en donner la peine, ils trouveront dans la déclaration de M. Chrysler que le temps requis pour arrêter un train est justement 22 fois aussi long que celui mentionné dans les deux opinions que je viens de mentionner, et M. Chrysler avait évidemment pour but de convaincre le comité que l'adoption du bill aurait pour effet de causer de grands embarras au commerce de transport. D'après les données que je viens de soumettre, données qui s'appuient sur les conditions dans lesquelles se trouve un train ordinaire à voyageurs en Canada—c'est-à-dire, un train marchant à une vitesse de 60 milles à l'heure—un train de ce genre peut être arrêté sur un parcours de 1,360 pieds. Nos trains à voyageurs ordinaires, je le présume, du moins, marchent à une vitesse d'environ 35 milles à l'heure. Je sais que quelques trains sont conduits à une vitesse beaucoup plus grande. Les trains circulant entre Hamilton et Toronto sont conduits à une très grande vitsse ; mais je crois pouvoir dire que 35 milles à l'heure est la vitesse moyenne des trains à voyageurs en Canada. S'il en est ainsi, il n'y aurait qu'une réduction de 25 milles à l'heure à faire pour amener la vitesse à 10 milles à l'heure, ce qui est un effort moindre de moitié que celui qu'il faudrait faire pour arrêter un train conduit à une vitesse de 60 milles à l'heure. Nos trains ordinaires peuvent donc être arrêtés sur un parcours de 440 pieds s'ils sont munis de freins de 70 livres de pression. Cette conclusion est bien différente de celle tirée par M. Chrysler devant le comité.

L'honorable M. BEIQUE : Qu'il me soit permis d'attirer l'attention de l'honorable sénateur sur une déclaration faite par M. Dillinger. Ce dernier a dit que réduire la vitesse d'un train de voyageurs à 10 milles à l'heure représente une perte minima de trois minutes, tandis que dans le cas des trains de marchandises, la perte est deux fois plus considérable.

L'hon. M. FERGUSON : Je toucherai bientôt ce point. Si l'honorable sénateur veut bien me laisser continuer, tous ces points importants entrent dans le cadre des remarques qui me restent à faire. J'avais justement sous la main, pour le lire, cet extrait du témoignage de M. Dillinger, lorsque mon honorable ami a appelé mon attention sur ce point. M. Dillinger s'est exprimé comme suit :

> Réduire la vitesse d'un train de voyageurs à dix milles à l'heure, c'est perdre, au minimum, trois minutes chaque fois, tandis que dans le cas de trains de marchandises, la perte de temps serait deux fois plus grande. Etant donnés les 90 croisements qui existent entre Montréal et Toronto, il faudrait aux trains de voyageurs quatre ou cinq heures de plus pour parcourir cette distance.

M. Chysler avait estimé la perte de temps, sur ce parcours, à cinq heures et demie,

tandis que M. Dillinger estime cette perte à quatre heures. Je dois dire que les experts employés par la commission des chemins de fer ne m'inspirent pas une confiance absolue, puisque M. Dillinger et M. Mountain étaient présent à la séance du comité ; puisqu'ils ont entendu dire par M. Chrysler qu'il faudrait qu'un train de voyageurs parcourt deux milles avant de pouvoir réduire sa vitesse à 10 milles à l'heure, et qu'ils n'ont pas fait entendre une seule parole contradictoire. La déclaration faite par M. Dillinger requiert quelques explications. Il nous a dit qu'il faudrait trois minutes pour réduire la vitesse d'un train de voyageurs. Cette assertion ne correspond aucunement aux épreuves rapportées dans le livre que j'ai cité, et quand M. Dillinger fait une distinction entre un train de marchandises et un train de voyageurs, je me perds à vouloir comprendre exactement ce qu'il veut dire. Je me suis fait donner des explications sur ce sujet durant le dernier ajournement de la Chambre, et j'ai consulté des hommes très capables et très expérimentés. Ils m'ont dit que tout dépend de la force de pression des freins—qu'il s'agisse d'un train de voyageurs, ou qu'il s'agisse d'un train de marchandises ; mais ce fait reste acquis, que les trains de marchandises ne sont pas conduits à une aussi grande vitesse que les trains de voyageurs, et que la vitesse minima à laquelle ils sont réduits est de dix milles à l'heure. Supposé qu'un train de marchandises fasse 20 milles à l'heure, vous n'avez qu'à réduire cette vitesse à 10 milles au lieu de 25 comme dans le cas d'un train de voyageurs. En sorte qu'il importe beaucoup que cette différence soit expliquée.

L'hon. M. YOUNG : Le train de marchandises est beaucoup plus lourd que le train de voyageurs.

L'hon. M. FERGUSON : Oui ; mais tout dépend de la force de pression des freins que vous avez, et si l'article 264 de la loi des chemins de fer est observé, comme je crois qu'il l'est, par nos compagnies de chemins de fer, il n'y a pas une aussi grande différence entre la manière de modérer la vitesse d'un train de voyageurs et celle d'un train de marchandises, si l'on maintient la proportion requise entre la force de pression et le poids du train.

L'hon. sir GEORGE DRUMMOND : L'application des freins dans un cas d'urgence, et l'application des freins de la manière ordinaire sur un train de voyageurs sont deux choses entièrement différentes. Si le frein destiné aux cas d'urgence était appliqué sur un train de voyageurs filant à la vitesse dont nous a parlé l'honorable sénateur, tout voyageur serait jeté en dehors de son siège.

L'honorable M. FERGUSON : Je ne parle aucunement des freins destinés aux cas d'urgence. Je parle du frein de 70 livres de pression, et non du frein de 110 livres, ou du frein à forte pression.

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND : Aucun mécanicien conduisant un train de voyageurs ne songera à appliquer d'un seul coup toute la pression de ses freins. Il les palliquera graduellement.

L'hon. M. FERGUSON : Je le sais très bien, et je ferai remarquer que toutes ces interruptions sont tout à fait inutiles.

L'honorable M. JAFFRAY : L'application des freins ne dépend-elle pas considérablement des rampes ? L'honorable sénateur a cité des chiffres qui s'appliquent aux routes d'un niveau uniforme ; mais que dites-vous des rampes ?

L'honorable M. FERGUSON Si mon honorable ami avait suivi mon raisonnement, il aurait pu remarquer que, d'après le livre que j'ai cité, l'épreuve dont j'ai parlé a été faite sur une voie ferrée d'un niveau uniforme, et il est évident que, si un train de chemin de fer descend une pente, il est nécessaire d'appliquer des freins plus lourds que si le train remonte la rampe. Je demande, monsieur le président, votre protection contre ces interruptions fréquentes qui m'empêchent de continuer mes remarques. Je tiens à dire aux honorables amis qui m'entourent que je ne suis ni directeur, ni propriétaire, ni actionnaire de chemin de fer ; mais je me fais un devoir, lorsque j'ai à prononcer un discours devant le Sénat sur un sujet important, de me renseigner sur ce sujet, et je ne consulte pas seulement des hommes qui sont, à mon avis, aussi capables de donner une opinion que le sont des directeurs ou propriétaires de chemins de fer ;

mais j'ai, en outre, dans le présent cas, consulté des spécialistes, des autorités de première classe, et je cite ces autorités à la Chambre.

Après que j'aurai terminé mes remarques, si j'ai mal compris certaines choses, tout honorable sénateur qui se croira mieux renseigné que je ne le suis, sera libre de me rectifier. Je me suis étendu quelque peu sur cette partie du sujet—l'usage de freins pour l'arrêt des trains. J'ajouterai maintenant ceci : quelle que soit l'opinion que l'on puisse se former, dans un sens ou dans l'autre, une chose ne saurait être contestée. C'est que M. Chrysler a fait devant le comité des chemins de fer une déclaration inexacte. Il est inutile, en effet, de concevoir qu'un train bien équipé ait besoin de deux milles de parcours pour réduire sa vitesse. Je suis sous l'impression que plusieurs autres estimations faites par M. Chrysler devant le comité seraient, si elles étaient soumises à une enquête sérieuse, trouvées également inexactes. J'arrive maintenant à la question des frais, et il me faut citer de nouveau M. Chrysler.

L'honorable M. MITCHELL : Combien de temps faudrait-il pour faire partir un lourd convoi de marchandises ? L'honorable sénateur a expliqué combien il faudrait de temps, généralement, pour arrêter un train ; mais combien de temps faut-il pour le faire partir ?

L'honorable M. FERGUSON : Je m'occupe seulement de la déclaration faite devant notre comité. D'après cette déclaration, il faut un parcours de deux milles pour pouvoir ralentir la marche d'un convoi de voyageurs à une vitesse de dix milles à l'heure.

Je parle présentement d'un train ordinaire, conduit à une vitesse ordinaire sur une voie ferrée d'un niveau plat. M. Chrysler, peut-être, a voulu parler d'un ralentissement de vitesse et d'une reprise de celle-ci ; mais que ce soit à ce point de vue ou non, la longueur du parcours qu'il a fixée pour cette double fin est bien trop grande, même pour arrêter ou faire partir un train ordinaire.

L'honorable M. YOUNG : Je ne crois pas que l'honorable sénateur ait été juste à l'égard de M. Dillinger.

L'hon. M. FERGUSON : Je parle de M. Chrysler.

L'honorable M. YOUNG : Tous deux parlaient d'un train dont la vitesse est ralentie raisonnablement, et comme la chose se fait ordinairement ; mais mon honorable ami nous parle d'un cas urgent—ce qui est tout différent.

L'honorable M. FERGUSON : Je n'ai pas le temps de répéter encore une fois ce que j'ai dit. Mon honorable ami dit qu'il s'agit d'un train dont on réduit la vitesse de la manière ordinaire, tandis que ma citation mentionne un cas d'urgence. Je ne crois pas que le rapport de l'essai fait soit susceptible de cette interprétation. Il peut y avoir une différence de ce genre entre les deux cas ; mais elle n'est pas grande.

L'honorable M. JONES : Pour ce qui concerne l'essai cité par l'honorable sénateur, le rapport de cet essai donne-t-il le poids de la locomotive ?

L'honorable M. FERGUSON : Oui, et je l'ai lu à la Chambre.

L'honorable M. JONES : Dans les autres essais mentionnés par M. Dillinger, ce dernier donne-t-il le poids de la locomotive, et l'honorable sénateur peut-il indiquer à la Chambre la différence qu'il y a entre les poids respectifs des locomotives dans les deux cas ?

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami est toujours courtois, et j'accueille, de mon côté, avec toute la courtoisie possible les interruptions qui me viennent de collègues que je respecte ; mais dans le cas présent, je crois que l'interruption qui vient d'être faite, n'a pas de raison d'être, parce que j'ai déjà donné l'explication demandée. Si mon honorable ami ne l'a pas entendue, la faute n'est pas la mienne, parce que j'ai parlé d'une voix suffisamment haute.

L'honorable M. JONES : Je n'ai pas entendu l'explication donnée par l'honorable sénateur.

L'honorable M. FERGUSON : Plusieurs autres interruptions ont été faites de la même manière. J'arrive maintenant à une autre déclaration de M. Chrysler. Il dit :

Dans plusieurs cas il serait nécessaire d'opérer des changements sur les chemins de fer,

vu qu'il faudrait construire soit un passage en dessus de la voie, soit un tunnel en dessous du croisement.

Il s'agit présentement de croisements à niveau, dans les cités, villes et villages, qui ne sont aucunement protégés, et si cette déclaration de M. Chrysler est bien fondée, la situation est même plus mauvaise que plusieurs parmi nous se l'imaginaient. Est-il bien vrai qu'un grand nombre de ces croisements non protégés ne sauraient l'être, à moins qu'il ne soit construit un passage en dessous de la voie publique, ou un pont élevé en dessus de la voie ? S'il en est ainsi, cet état de choses fournit en faveur du présent bill un argument plus fort que tout ce qui a été allégué jusqu'à présent à l'appui de cette proposition de loi.

M. Chrysler dit :

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique possède sur son réseau 1,375 croisements, et la compagnie du Grand-Tronc, 787, qui tombent sous l'application du présent bill. L'installation de barrières, sur un croisement entraîne une dépense de $1,000 par année, pour l'entretien de chacune.

Le fait est que l'application du présent bill, devenu loi statutaire, imposera aux compagnies de chemins de fer une dépense de $50,000,000.

Jusqu'à quel point, je le demande, cette déclaration est exacte ? Est-il vrai que les travaux à exécuter pour la protection des croisements dans les cités, villes ou villages du Canada, indépendamment de ceux dont j'ai déjà parlé, coûtera aux compagnies la somme de $50,000,000 ? M. Chrysler a ajouté qu'il ne serait que juste que les municipalités fussent appelées à payer leur part de cette dépense. Voilà ce qui a été dit, et mon honorable ami, l'honorable sénateur de De Salaberry a lu ce rapport de la Chambre sans le commenter, comme s'il l'acceptait sans réserve. Mon honorable ami sait très bien que l'article 59 de la loi des chemins de fer confère à la commission des chemins de fer le pouvoir de déterminer dans quelle proportion les municipalités et les compagnies de chemins de fer, urbains ou autres, auront respectivement à défrayer la dépense qu'entraîneront les travaux de protection exécutés sur les croisements. Ce pouvoir est conféré à la commission et celle-ci l'exerce. Lorsque M. Chrysler a déclaré au comité, quelques minutes après, que le tunnel de la rue Bank, dans la cité d'Ottawa, coûtait $75,000, il a mis ses auditeurs sous l'impression,—bien qu'il ne l'ait pas dit en propres termes—que cette dépense se trouvait être entièrement à la charge de la compagnie du chemin de fer, de même que la dépense de $50,000,000, dont je viens de parler, et faite pour se conformer au bill Lancaster, se trouverait être à la charge de toutes les compagnies de chemins de fer du Canada. Aux Etats-Unis, dans ceux de ces états qui ont supprimé les croisements à niveau, voici comment le coût de cette suppression est réparti : 65 pour cent du coût est à la charge de la compagnie du chemin de fer. Dans le Massachusetts, l'état paie 10 pour cent, et pas plus de 25 pour cent est payé par la municipalité. La réparation du coût du tunnel de la rue Bank est faite sur une base à peu près analogue. On me dit que les deux huitièmes du coût de ce tunnel sont à la charge de la compagnie du Grand-Tronc ; que les trois huitièmes sont payés par la compagnie du tramway urbain, et que les trois autres huitièmes sont à la charge de la municipalité d'Ottawa. Ce que paie celle-ci est une proportion un peu plus onéreuse que celle payée aux Etats-Unis par la municipalité ; mais la répartition des frais est faite d'après une base analogue. En présence de ces faits, la déclaration faite devant le comité pour mettre ce dernier et le parlement sous l'impression que toute dépense qu'entraînera l'application de la présente proposition de loi, sera défrayée entièrement par les compagnies de chemins de fer et non par les municipalités, est quelque chose que je ne puis comprendre, parce que je sais que la commission des chemins de fer ne manquera pas de rendre justice aux diverses parties intéressées. M. Mountain a dit :

L'installation d'une cloche d'alarme coûte $300. Le coût de la pose d'une double barrière est d'environ $700, tandis que le coût de sa surveillance est de $1,000 par année.

Je ne conteste pas l'exactitude de cette estimation. Je crois qu'elle est raisonnable, et s'il y a 2,500 croisements dans les cités, villes et villages, sous l'application du présent bill, et qui devront être protégés, un grand nombre de ces croisements pourraient être très bien protégés par l'installation d'une cloche électrique dont le prix

de revient serait de $300, et qui n'entraînerait aucun frais d'entretien et de surveillance. Permettez-moi d'exposer toute la protection que nous accorde actuellement le statut. La locomotive est munie d'une cloche n'ayant nécessairement qu'un faible son, ainsi que d'un sifflet que l'on fait fonctionner dès que l'on arrive à une distance de 80 verges du croisement. Si le train, conduit, disons, à une vitesse de 60 milles à l'heure, est annoncé à la distance requise—soit 80 verges—il ne lui faut que 5 secondes pour atteindre le croisement. Mais si le vent souffle dans une direction différente de celle du train, et si d'autres bruits rendent confus le son de la cloche et du sifflet, ou si celui qui conduit une voiture près du croisement fait, lui-même, un grand bruit, l'on comprend qu'il court risque, malgré sa prudence ordinaire, de se faire frapper en passant sur le croisement. L'avertissement donné par la cloche ou le sifflet, est parfois presque nul. Mais, si au lieu de ce genre d'avertissement, une cloche électrique était installée de manière qu'elle put sonner lorsque le train est encore à cinq ou six milles du croisement, cet avertissement préviendrait les accidents sur les croisements de voie publique. Pourquoi n'a-t-on pas encore eu recours à ce genre de protection, au moyen duquel on aurait pu sauver un grand nombre de personnes qui ont péri sur ces croisements ? J'ai fait un calcul sur ce sujet ; mais je ne puis, naturellement, en certifier l'exactitude. Supposé que 2,000 de ces croisements fussent protégés par une cloche électrique, le coût total de cette installation sur ces 2,000 croisements s'élèverait à $600,000, et ces cloches ne coûteraient rien pour leur usage journalier. Jusqu'à quel point ce genre de protection rassurerait le public, je ne suis pas prêt à le dire ; mais je crois qu'elle inspirerait une grande confiance, et un autre résultat certain, ce serait la prévention d'un grand nombre de pertes de vies. Mais la chose n'est pas faite, et nous avons actuellement dans les parties populeuses des villes du pays, 2,500 croisements qui n'ont aucune protection, si ce n'est l'usage de la cloche et du sifflet des locomotives qui se font entendre à partir d'une distance de 80 verges des croisements. Dans le verdict du coroner rendu sur l'enquête faite à Sunnyside, près de Toronto, on a dit que 30 à 35 trains par jour passaient sur ce croisement à niveau ; que, là, la vue du train était interceptée par les wagons placés sur la voie latérale; qu'il n'y avait à cet endroit aucune autre protection que le sifflet de la locomotive à partir d'une distance de 80 perches du croisement—soit un quart de mille—et qu'il fallait au train 5 secondes seulement pour franchir cette distance. Mon honorable ami, M. le sénateur de De Salaberry, m'a interrompu, jeudi, en contredisant ce que je lui ai attribué au sujet de l'article 275 de la loi des chemins de fer.

J'ai prétendu que cet honorable sénateur avait déclaré, l'année dernière, au Sénat que cet article 275 était une bonne disposition et une mesure bien supérieure au bill Lancaster sous le rapport de la protection accordée sur les croisements. Mon honorable ami m'a rectifié en disant qu'il n'avait pas, l'année dernière, pris la parole sur cette question. S'il veut bien se donner la peine de tourner la page 44 des débats du Sénat de l'année dernière, il trouvera, lui-même, sur cette page, qu'il s'est exprimé comme suit :

> Nous avons dans la loi des chemins de fer, telle qu'elle est, une disposition très claire, et je ne voudrais pour aucune considération consentir à la remplacer par une autre qui aurait pour effet d'ouvrir la porte à toute espèce de contestation et de jeter de la confusion dans le texte de la loi.

Je présume que mon honorable ami a oublié son discours de l'année dernière. Je ne suis pas un avocat, et un profane comme moi, quand il ose aborder dans le Sénat des questions de droit, est exposé aux sourires ironiques des hommes de loi qui siègent ici. D'après eux, un profane comme moi, ne peut avoir raison en traitant des questions de ce genre. Eux seuls peuvent invariablement les traiter convenablement. Avec tout le respect que je professe pour les membres du barreau—et personne ne les respecte plus que moi—je m'inspire très peu des raisonnements de ces hommes, même des meilleurs parmi eux, surtout quand ils pérorent sur toutes les questions, bien qu'ils ne soient qu'à demi renseignés. Les avocats peuvent, donc, dans leurs discours, se tromper tout autant que peut le faire un fermier ou un profane.

L'honorable M. BEIQUE : Que dites-vous d'un profane à demi renseigné qui pérore ?

L'honorable M. FERGUSON : L'opinion de quiconque prend la parole, ici, lorsqu'il n'est qu'à demi renseigné, ne vaut pas grand chose ; mais je tiendrai toujours compte de l'opinion d'un homme doué de sens commun, qui, avant de prendre la parole sur une question, étudie quelque peu son sujet et sait ce qu'il dit en le traitant. Je préférerai son opinion à celle de l'avocat qui nous donnera son avis sans se donner la peine d'étudier le fond du sujet dont il s'agit. Je tiens à faire remarquer cette vérité à l'honorable sénateur de De Salaberry, sans, toutefois, lui appliquer cette remarque, vu que j'ai pour lui le plus grand respect possible. Je reconnais qu'il possède une haute compétence sur les matières de droit et de loi, et que son avis sur ces matières a été d'une grande valeur non seulement pour moi-même, mais aussi pour d'autres membres de la Chambre, bien que, malheureusement, pour cette fois-ci, le pasteur s'écarte de la route et conduise le troupeau dans une voie dangereuse. J'espère, cependant, qu'il s'apercevra de son erreur avant que nous ayons terminé le présent débat. Il vaut mieux, peut-être, que je lise à la Chambre ce que j'ai dit, l'année dernière, sur le même sujet. J'avais justement pris la parole avant mon honorable ami de De Salaberry, et je m'étais exprimé en ces termes :

On me dt qu'un grand nombre de cas sont encore régis par des ordonnances que le comité des chemins de fer du Conseil privé a rendues avant la nomination de la commission actuelle des chemins de fer et il est proposé dans le présent bill que ces ordonnances restent en vigueur. Or, il n'est pas nécessaire que le présent bill pourvoit au maintien en vigueur de ces ordonnances, puisqu'un article de la loi des chemins de fer prescrit que toutes les ordonnances rendues par le comité des chemins de fer du Conseil privé resteront en vigueur.Toutes ces ordonnances, donc, sont maintenues en opération, de même que toutes les ordonnances rendues par la commission relativement aux croisements resteront en vigueur. Le comité des chemins de fer peut donc procéder et faire prévaloir ses ordonnances relativement aux ordonnances de la commission.

J'appelle l'attention sur ce point ; mais l'honorable sénateur de De Salaberry se leva immédiatement et dit :

Selon mon humble avis, l'adoption du présent bill aurait pour effet de créer de la confusion . . . parce que—je dois le dire—j'ai rarement lu un bill aussi mal rédigé que l'est celui qui est maintenant devant nous.

J'étais sous l'impression que l'objet de la loi des chemins de fer adoptée en 1903, et telle qu'elle figure actuellement dans nos statuts, était de remplacer le comité des chemins de fer du Conseil privé par une commission des chemins dans tous les cas comme celui dont il s'agit présentement, et, cependant, le présent bill tend à rétablir l'ancien système et à soumettre ces mêmes cas à une autorité différente de celle de la commission.

La disposition que mon honorable ami signalait comme preuve de la très mauvaise rédaction du bill, bien que ses auteurs fussent M. Aylesworth, M. Lemieux, M. Emmerson, M. Macdonald, de Pictou; feu le Dr Stockton, M. Lancaster et M. Lennox, prescrivait que les ordonnances de l'ancien comité des chemins de fer, du Conseil privé, ainsi que toutes les ordonnances faites jusqu'à date par la commission des chemins de fer, fussent maintenues en vigueur. Par conséquent, si un chemin de fer était protégé conformément à quelqu'une de ces ordonnances, il n'était pas nécessaire de rendre une nouvelle ordonnance relativement à ce croisement, et les trains pouvaient passer sur ce croisement à une vitesse aussi grande qu'on le voudrait. Je suis maintenant tout-à-fait renseigné sur l'histoire de cette question. Cet article 275 fut inséré dans le bill à la demande des hommes de chemins de fer.

Le premier projet de rédaction prescrivait que les compagnies de chemins de fer devaient protéger convenablement leurs croisements. Elles dirent : " Nous avons actuellement tant de ponts élevés ; tant de tunnels et tant de barrières. Ces ouvrages nous ont imposé une grande dépense ", et elles ajoutèrent avec raison : " Bien que nous nous conformions aux anciennes ordonnances du comité des chemins de fer du conseil privé, et aux ordonnances de la commission des chemins de fer, voulez-vous nous soumettre encore à de nouvelles ordonnances ; puis, à de nouvelles grandes dépenses et à beaucoup d'embarras en nous obligeant de défaire, peut-être, certains ouvrages de protection pour les reconstruire autrement ? " Le comité répondit alors, avec raison suivant moi : " Nous ne vous créerons pas de nouveaux embarras ; mais nous insérerons dans la loi une disposition qui exceptera tous les croisements régis par les anciennes ordonnances ;

et cette disposition vous permettra de répondre d'une manière satisfaisante à toute plainte portée contre vos croisements et basée sur la présente loi." Mais quand le bill fut pris en considération par la Chambre, la présence de cette disposition même—que l'on avait ajoutée pour résoudre une objection raisonnable soulevée par les compagnies de chemins de fer—fut allégnée comme une raison pour laquelle la Chambre devait rejeter le bill, et l'objection faite à cette disposition (l'article 275), c'était qu'elle était mal rédigée. Cependant, puisque le bill avait été préparé par un comité spécial, composé d'avocats d'une grande réputation, nous avions lieu de croire, sans examen même, qu'il n'était pas mal rédigé. L'honorable sénateur de De Salaberry admettra, sans doute, que cette rédaction n'est pas si mauvaise qu'il l'a trouvé en premier lieu. Il a admis cette année-ci, qu'elle était correctement rédigée, du moins, sous le rapport que nous examinons présentement, et il a fait cette admission dans son propre amendement. Il a fait, il est vrai, une distinction qui me parait être aussi essentielle que celle qu'il y a à faire entre la craie et le fromage ; mais tout en faisent cette distinction, il s'est conformé sur presque tous les points à la rédaction primitive.

J'arrive maintenant au discours de mon honorable ami, et si mes honorables collègues veulent le lire avec attention, ils trouveront, que mon honorable ami en a consacré à peu près la moitié à démolir quoi ? Non le bill Lancaster ; mais un amendement à ce bill—un amendement qu'il a rédigé, lui-même, et mon honorable ami a résussi à persuader le comité des chemins de fer que le parlement ferait bien de l'adopter. Lors de la première réunion du comité, après avoir entendu les représentants des chemins de fer, mon honorable ami rédigea un amendement, et le comité, après en avoir ordonné l'impression, s'ajourna à huit jours. Nous nous réunîmes de nouveau. Mon honorable ami insista sur l'adoption de son amendement, et il fut adopté par le comité des chemins de fer. Mais qu'est-ce qu'a fait ensuite mon honorable ami ? Il a donné un avis, et il a prononcé, devant la Chambre, un discours dont à peu près la moitié a été consacrée à démontrer que son amendement n'était pas bon. Ce que j'ai dit des

avocats qui prennent la parole sans être suffisamment renseignés, ou préparés, est passablement vérifié par le fait que j'expose présentement, et il ne serait peut-être pas injuste d'inférer de la ligne de conduite tenue par mon honorable ami que, si le présent bill subissait une autre éprouve, nous le verrions disposé à proposer que son propre amendement soit modifié Voici comment il s'est exprimé :

> La deuxième condition dans le rapport du comité est celle-ci :
> Ou à moins que ce croisement soit convenablement protégé conformément à ces ordonnances, règles et directions, ou à moins que, par quelque règle ou ordonnance de la commission, permission soit donnée de le faire.

Cet extrait est tiré du texte même rédigé par mon honorable ami, c'est-à-dire, de la résolution adoptée par le comité, et qui a été adoptée par le Sénat ; mais que mon honorable ami propose maintenant d'amender. Il a ajouté :

> J'attire votre attention sur ce point, que cette rédaction fait une distinction entre " dûment entretenu " conformément aux ordonnances, règles et directions du comité des chemins de fer, et " croisement convenablement protégé ,conformément à ces ordonnances, etc." Cette rédaction est très confuse, et pour ma part, en ma qualité d'avocat, je me perdrais à vouloir comprendre la signification de la loi des chemins de fer en faisant une distinction de cette nature. De sorte que, dans l'amendement que je présente, je me contente d'une seule condition.

Ainsi, mon honorable ami reconnait, devant le comité général de cette Chambre, que, bien qu'il soit avocat, il considère comme très difficile de comprendre l'amendement qu'il a réussi à faire adopter par le comité des chemins de fer, il y a deux ou trois semaines.

Si mont présent exposé n'est pas exact, mon honorable ami sera naturellement en état de convaincre la Chambre de mon erreur. Je cite ses propres paroles que j'extrais du compte rendu officiel des débats, et j'expose des faits qu'aucun honorable membre de cette Chambre est en état de contredire. Mais j'arrive à une autre partie du discours de mon honorable ami. Je laisserai de côté la partie où mon honorable ami veut justifier son attitude, et je m'arrêterai sur cette partie où il prononce un discours qui eût fait une excellente introduction au bill Lancaster, parce que les opinions qu'il exprime sont tout à fait conformes à ce bill; mais il y a cette différence entre ce bill et

le discours de mon honorable ami, c'est qu'il est très difficile, sous plusieurs rapports, de les rapprocher. J'ai entendu conter l'histoire d'un ancien prédicateur qui avait entendu prêcher un jeune théologien, et qui fut interpelé par ce dernier comme suit : " Qu'est-ce que vous pensez de mon sermon ? " L'ancien prédicateur répondit : " Votre sermon a été assez bon ; mais si votre texte avait la petite vérole, votre sermon n'en aurait pas été atteint." C'est ce que l'on peut dire de l'amendement que mon honorable ami demande à la Chambre d'adopter. Je citerai plusieurs extraits du discours de l'honorable sénateur, tel qu'il apparaît dans l'édition non revisée des débats. Je n'ai pu me procurer l'édition revisée ; mais j'accepte l'édition non revisée, me fût-elle préjudiciable, et je suis convaincu que mon honorable ami ne soulèvera aucune objection à ce que je me serve de cette édition. Il s'est exprimé comme suit :

Toutes les compagnies de chemins de fer devraient être obligées de protéger leurs croisements de voie publique, et elles devraient être tenues responsables des accidents si ces croisements ne sont pas protégés, en conformité d'une décision d'experts employés par la commission des chemins de fer.

Très bien. On ne saurait donner une plus forte raison à l'appui de l'adoption du bill Lancaster ; mais cette raison ne milite aucunement pour l'adoption de l'amendement de mon honorable ami.

Mon honorable ami continue comme suit :

C'est pourquoi nous devrions rédiger le bill de manière à le rendre aussi efficace que possible. Pourvu que ses prescriptions soient raisonnables et praticables, elles devraient obliger la commission des chemins de fer d'exiger le plus promptement possible des compagnies de chemins de fer de procurer sur chacun de leurs croisements toute la protection qu'il est possible de procurer :

L'honorable sénateur peut-il m'indiquer dans l'amendement qu'il a soumis—si tant est qu'il diffère du bill Lancaster—où se trouve, depuis le commencement jusqu'à la fin, le moindre vestige de protection pour ces croisements ? Mon honorable ami a pris soin de retrancher les mots : " A moins que ces croisements ne soient convenablement protégés ", et il a remplacé ces mots par l'expression anodine " A moins que permission ne soit donnée par la commission de le faire ".

Puis, mon honorable ami continue :

Il sera du devoir de la compagnie, avant qu'elle puisse excéder une vitesse de dix milles à l'heure, aux croisements, d'obtenir une ordonnance de la commission des chemins de fer prescrivant comment ces croisements de voie publique seront protégés, et de se conformer à cette ordonnance ; si non, la compagnie sera responsable de tout accident, etc.

Encore une fois, je dis : très bien ; mais c'est une introduction au bill Lancaster, et non une introduction à l'amendement que mon honorable ami propose. Il ajoute :

C'est pourquoi notre devoir est de faire en sorte que le bill soit aussi parfait que possible, et pour cela il faut qu'il soit raisonnable et praticable. Nous devrions charger la commission des chemins de fer d'obliger le plus tôt possible les compagnies de chemins de fer de procurer une aussi grande protection que possible sur tous les croisements.

Mon honorable ami pourrait-il me montrer—et je lui permets de m'interrompre—où se trouve dans son amendement une seule ligne prescrivant toutes ces choses qu'il a si bien exposées à la Chambre dans son discours ?

L'honorable M. BEIQUE : Je réponds immédiatement à mon honorable ami. J'ai essayé de démontrer que le bill Lancaster, s'il était adopté tel qu'il est arrivé au Sénat, n'atteindrait aucunement le but visé par son auteur, parce que, comme je l'ai déclaré —et je le répète encore—toute compagnie de chemin de fer doit, après en avoir obtenu l'autorisation, exécuter son entreprise conformément à l'ordonnance soit de la commission des chemins de fer, ou soit du comité des chemins de fer du conseil privé, et le bill Lancaster est défectueux sous ce rapport....

L'honorable M. FERGUSON : Je ne dis rien du bill Lancaster. Je demande à l'honorable sénateur de me donner des renseignements sur son amendement, et je lui ai donné la parole à cette fin.

L'honorable M. BEIQUE : Des renseignements sur quoi ?

L'honorable M. FERGUSON : Sur la déclaration faite par mon honorable ami comme suit :

C'est pourquoi nous devrions rédiger le bill de manière à le rendre aussi efficace que possible. Pourvu que ses prescriptions soient raisonnables et praticables, elles devraient obliger la commission des chemins de fer d'exiger le plus promptement possible des compagnies de chemins de fer de procurer sur chacun de leurs croisements toute la protection qu'il est possible de procurer.

Je demande à l'honorable sénateur de m'indiquer dans les termes dont il s'est servi pour formuler son amendement, et non ce qu'il a tiré du bill Lancaster, quelque chose justifiant son discours ?

L'honorable M. BEIQUE : Mon amendement résulte de ce que la vitesse maxima est limitée à 10 milles à l'heure, à moins que la commission des chemins de fer, par une ordonnance, ne permette à la compagnie d'excéder cette vitesse, et il est possible que cette ordonnance ne soit pas émise pour tous les croisements. Une ordonnance peut comprendre plusieurs croisements à la fois ; mais la vitesse est réduite à moins que la commission n'agisse et n'assume la responsabilité d'agir.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur explique encore la disposition qu'il a empruntée du bill Lancaster, et c'est la disposition que j'ai expliquée à la Chambre. Elle s'applique aux ordonnances émises par l'ancien comité des chemins de fer du conseil privé, relativement aux croisements ; mais il évite habilement de mentionner sa propre disposition qui est celle-ci : "à moins que permission ne soit accordée par la commission de chemins de fer etc." Je ferai remarquer à mon honorable ami une autre de ses déclarations, qui mérite une explication tout autant que celle sur laquelle je viens d'attirer l'attention.

Mon honorable ami explique maintenant la disposition dont il est l'auteur, et qui ne figure pas dans le présent bill, ni dans le bill Lancaster. Elle se lit comme suit :

> Il sera de leur devoir, faute d'être en état de se conformer à cette ordonnance, d'obtenir de la commission, la permission d'excéder cette vitesse pendant un espace de temps fixé, soit pendant les vingt-quatre heures, ou pendant un certain nombre d'heures de la journée.

L'honorable sénateur veut-il me dire si son amendement fixe un certain temps durant lequel la vitesse pourra être accrue, ou si son amendement pourvoit à ce que la commission émette provisoirement une ordonnance applicable à ce cas particulier ? Mon honorable ami sait qu'il n'y a rien de ce genre dans son amendement. Je lui soumettrai une paraphrase de son amendement, et la Chambre jugera, elle-même, si cette paraphrase est juste ou injuste, après l'avoir comparée avec le bill. Cette paraphrase est comme suit : "Tous les trains peuvent traverser, à quelque vitesse que ce soit, les parties populeuses des cités, villes et villages, pourvu que les croisements de voie publique soient tenus conformément aux ordonnances en vigueur du comité des chemins de fer du conseil privé, ou de la commission des chemins de fer, et ces trains peuvent aussi franchir tous les autres croisements de voie publique dans ces cités, villes et villages à une vitesse analogue sans qu'aucune protection soit donnée à ces croisements.

Je ne cite pas le texte même du bill ; mais j'en donne la signification et la paraphrase. Le bill tel qu'amendé par mon honorable ami ne contient pas un seul mot requérant que l'examen soit fait des croisements avant qu'un permis comme celui que je viens de mentionner soit donné. Il n'y a rien dans le bill qui permette de fixer un certain temps durant lequel la vitesse pourra être accrue, et il n'y a rien dans le bill qui déclare qu'une seule ordonnance puisse être applicable à 2,500 croisements. Ma paraphrase du bill de mon honorable ami peut être continuée comme suit : Pourvu que permission soit donnée par la commission, et que cette permission ait une portée générale, ou soit une application spéciale ; ou ne soit basée sur aucun examen de ces croisements, et puisse être laissée indéfiniment en vigueur.

Le fait est que vous mutilez le bill en en retranchant les seuls mots qui avaient une réelle valeur pour le public, parce que les anciennes ordonnances du conseil privé étaient en vigueur ; parce que les ordonnances émises par la commission des chemins de fer jusqu'au moment de l'adoption du présent bill seraient encore en opération : mais craignant que la portée de ces ordonnances ne soit diminuée par ces mots : "à moins que ce croisement ne soit convenablement protégé", il a été inséré dans le bill une disposition portant que toutes ces ordonnances rendues par le comité des chemins de fer du conseil privé et de la commission des chemins de fer seront mises en vigueur. Or, cette disposition aura pour effet de permettre de conduire les trains à une vitesse excédant dix milles à l'heure. J'ai, vendredi dernier, saisi l'occasion de mentionner, relativement au discours de

mon savant ami, un sommaire préparé pour la presse par notre "reporter" spécial. J'ai constaté que ce reporter a basé son explication du bill sur le discours de mon honorable ami plutôt que sur l'amendement que ce dernier a proposé. Il a cru, je le présume, du moins, qu'il était impossible à un honorable sénateur de faire un discours dans un sens et de proposer une motion dans un sens entièrement opposé, et je suppose que le reporter a été induit ainsi en erreur, autant qu'il pouvait l'être. Du reste, plusieurs honorables sénateurs, je n'en ai aucun doute, l'ont été comme lui après avoir entendu le discours de mon honorable ami et pris ensuite connaissance de son amendement. Il leur était impossible de croire que l'amendement et le discours fussent l'œuvre du même homme, et c'est pourquoi je suis disposé à donner cette raison comme une explication du sommaire préparé par notre reporter sur le sujet en question.

Il n'est pas étonnant qu'il ait été induit en erreur comme il l'a été, s'il s'est arrêté sur le discours de mon honorable ami, comme son devoir de reporter l'ogligeait de le faire ; mais je remarque qu'un autre journaliste très distingué a commis la même erreur. Je veux parler du rapport publié dans le "Globe", de Toronto. Ce journal—je dois le dire en toute justice—publie dans ses colonnes de nouvelles un rapport qui est ordinairement très fidèle, de ce qui se passe dans le pays, si nous allouons une certaine marge à l'esprit de parti, dont peu parmi nous n'est entièrement exempt. L'on m'a rendu tout autant justice dans les colonnes du "Globe" que dans tout autre journal canadien. De fait le "Globe" est celui qui m'a traité le plus fidèlement. Mais ce grand organe est justement tombé dans la même erreur que notre reporter spécial. Je ne sais pas si l'honorable sénateur de De Salaberry a parcouru le "Globe" de vendredi dernier. S'il l'a parcouru, il a dû remarquer que son reporter a fait commencer le débat sur la question des croisements à niveau, et fait figurer mon nom au cours de tout ce débat, m'attribuant les remarques de mon honorable ami, comme il m'attribue les miennes. Je n'ai pu y trouver beaucoup à redire. L'honorable sénateur a proposé une résolution soulevant des objections. Le "Globe", de Tortonto, a commis l'erreur de croire que cet honorable sénateur, d'après son discours, était un ardent partisan des croisements protégés. S'il avait lu son amendement, son illusion se serait bientôt dissipé. J'ai mentionné ce que dit mon honorable ami au sujet de la permission à obtenir de la commission des chemins de fer, et je lui demanderai respectueusement et avec toute la courtoisie désirable s'il s'est cru justifiable de déclarer à la Chambre que cette permission pouvait être accordée pendant un certain temps, sans mentionner ce point dans sa résolution ? Mon honorable ami a dit dans son discours que la permission d'excéder la vitesse fixée pouvait être donnée pendant un certain temps, et j'ai d'autres passages de son discours, qui sont également en désaccord avec l'attitude qu'il voudrait faire prendre à la Chambre sur cette question. Mon honorable ami a touché un autre point, et, ici, il me faudra encore différer considérablement d'opinion avec lui. Avant d'aborder cet autre point, permettez-moi de lire le bill Lancaster tel qu'il a été adopté trois fois par la Chambre des communes. Il est ainsi conçue :

1. Est abrogé l'article 75 de la "Loi des chemins de fer" et remplacé par l'article suivant :

275. Nul train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie publique, au passage à niveau, ne soit protégée comme il convient, ou à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

2. La compagnie a jusqu'au premier jour de janvier mil neuf cent neuf pour se conformer aux dispositions du présent article.

Tel est tout le bill Lancaster. L'honorable sénateur en retranche des mots d'une importance vitale et comportant tout le principe du bill, tels que "A moins que la voie publique, au passage à niveau, ne soit protégée comme il convient", et les remplace par l'anodine prescription : "A moins que permission de le faire soit donnée par la commission". Mais mon honorable ami a aussi fait la réclaration suivante :

Puis, je m'oppose à ce bill tel que rédigé pour cette autre raison:—l'on veut laisser, dans chaque cas, à un jury d'experts le soin de décider comment le croisement de la voie publique sera construit, au lieu de laisser ce soin à la commission des chemins de fer.

Il faudra se conformer à chacune de ces trois conditions: la première prescrit: "à moins que ce croisement ne soit convenablement protégé, et cette question est laissée à la discrétion du jury.

Il parle, je le présume, du bill Lancaster. Je lui ai entendu faire cette déclaration; mais je crois qu'elle est très partiale, et je ne présume pas qu'il soit d'avis que tout croisement dans les cités, villes et villages non protégés en conformité des ordonnances de la commission et tout ce qui se rattache à ce croisement seront ultérieurement soumis à un jury. Mon honorable ami croit-il cela? Est-il d'avis que ces croisements, sous l'empire de cette prescripiton: "A moins que ces croisements ne soient convenablement protégés", sont soustraits à la juridiction de la commission et référés à un jury d'experts? Croit-il cela? J'aimerais à recevoir une réponse.

L'honorable M. BEIQUE: Je répondrai à l'honorable sénateur quand il aura terminé son discours.

L'hon. M. FERGUSON: Si j'en juge par l'avidité avec laquelle l'honorable sénateur m'interrompait, je présume que s'il tenait beaucoup à élucider ce point, il n'hésiterait pas à me répondre maintenant.

L'honorable M. BEIQUE: Ce que j'ai dit est parfaitement clair. Je ne puis concevoir que l'honorable sénateur ne comprenne pas ce dont il parle. Je suis sûr qu'il comprend que, pour ce qui regarde l'un ou l'autre bill——

L'hon. M. FERGUSON: Je parle du bill Lancaster.

L'hon. M. BEIQUE:——le jury d'experts sera appelé à décider la question de savoir si la responsabilité de la compagnie s'étend non à tous les croisements, mais au croisement où l'accident est arrivé.

L'honorable M. FERGUSON: Je suis très obligé à l'honorable sénateur, et je suis heureux d'avoir réussi à obtenir de lui une réponse. L'honorable sénateur dit que la question ne sera soumise au jury que lorsqu'un accident arrivera sur quelque croisement en particulier. Aucun accident n'arrivera probablement jamais sur certains croisements, tandis que sur d'autres, la chose n'arrivera, peut-être, qu'une seule fois en dix ans. La question des croisements de voie publique ne sera soumise au jury que lorsqu'il s'agira de s'enquérir d'un accident arrivé à ces croisements, et mon honorable ami nous a dit que cette classe d'accidents serait toujours soumise au jury. Mon honorable ami nous a dit—et tous mes collègues de la Chambre doivent l'avoir compris comme moi—que la surveillance des croisements devaient être transférée de la commission des chemins de fer à un jury d'experts. Je me suis donné la peine d'approfondir ce point; mais, comme Daniel Boone, qui visa avec son fusil un raton posté dans un arbre. Le raton descendit avant de recevoir le coup. De même, je n'ai pas encore eu l'occasion de me servir de mes munitions. Toutefois, je ferai voir à la Chambre ce que j'ai à dire contre le discours de mon honorable ami; mais non contre l'explication qu'il vient de donner. L'article 30 de la loi des chemins de fer se lit comme suit:

30. La commission peut rendre des ordonnances et établir des règlements (h) concernant toute matière, action ou chose que la présente loi ou la loi spéciale sanctionne, prescrit ou défend, et (i) généralement pour la mise à exécution de la présente loi.

Et nous décrétons par la présente loi, destinée à faire partie de la loi générale des chemins de fer, que les croisements devront être protégés, et l'article 30 de la loi des chemins de fer décrète que la commission des chemins de fer y pourvoira. Mais bien que mon honorable ami ait voulu mettre la Chambre sous l'impression que le présent bill, s'il n'est pas modifié, créera de la confusion; qu'il placera ces croisements sous le contrôle d'un jury, et que, par suite, un accident sera jugé d'une certaine manière dans une partie du pays, tandis qu'un accident analogue sera jugé autrement dans une autre partie du pays, tout ce qu'il a voulu dire, c'est que le jury devra s'occuper d'une action en dommages. Je le demande à la Chambre, pourquoi une cour de justice et un jury ne pourraient-ils s'enquérir d'un accident lorsque la femme et les nfants d'un homme tué à un croisement s'adressent à eux pour obtenir un dédommagement?

Pourquoi ne le feraient-ils pas ? Ils ne peuvent donner comme raison que la commission des chemins de fer a manqué à son devoir, et qu'elle n'a pas exercé le pouvoir qu'elle possède d'accorder la permission requise. Ce ne serait pas une bonne réponse à donner. Ce n'est pas une bonne réponse à donner que de dire que la compagnie des chemins de fer a négligé de demander à la commission la permission de construire un croisement ; mais d'après la décision de la cour suprême, telle que je la comprnds, le parlement du Canada a adopté la loi générale des chemins de fer ; il a nommé une commission à laquelle il a conféré tous les pouvoirs dont elle a besoin pour réglementer les chemins de fer ; mais que la commission exerce ses pouvoirs ou non, la loi empêche la famille d'un homme tué sur le chmin de fer d'intenter une action en dommages, vu que la juridiction sur cette matière est transférée du jury à la commission. Puis, bien que la commission puisse se relâcher et manquer à son devoir, comme la chose est arrivée dans plusieurs cas, et bien que les compagnies de chemins de fer puissent avoir tiré avantage de cette négligence et n'avoir établi aucune protection, cependant, la pauvre famille dont le gagne-pain a été tué sur un croisement est privée du droit de recourir à un jury pour obtenir une compensation proportionnée aux dommages soufferts. Est-ce juste ? Voilà la position dans laquelle nous place la loi actuelle, et c'est sur ce point que les batteries de mon honorable ami ont été tournées contre le bill Lancaster. Il nous a dit que ce bill permettrait aux réclamants de soumettre leurs plaintes à un jury ; que la compagnie eût-elle négligé de protéger ses croisements et la commission, elle-même, eût-elle négligé de remplir son devoir, néanmoins, le parlement aurait créé un état de chose qui est de nature à empêcher une famille, dont le gagne-pain aurait été tué sur l'un de ces croisements, de poursuivre la compagnie.

L'honorable M. SCOTT : Cet exposé est très fort ; mais cette conclusion tirée par l'honorable sénateur est-elle justifiable ?

L'hon. M. FERGUSON : Oui, elle est justifiable. L'honorable secrétaire d'Etat a beaucoup d'affaires à surveiller, et il lui est impossible de s'occuper de ces questions de détails.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur nous a donné la mauvaise opinion qu'il avait des avocats : mais je crois qu'il eût mieux fait d'en consulter un avant de faire les assertions que nous venons d'entendre. L'on a songé à l'article 275 de la loi des chemins de fer que longtemps après le cas auquel il à fait allusion, et ce n'est pas d'après cette loi que ce cas a été décidé. L'honorable sénateur a cité la cause de McKay *vs* le Grand-Tronc, et il a cité aussi l'article 275 qui ne fut inséré dans la loi des chemins de fer que plusieurs années après l'arrivée de l'accident dont mon honorable ami a parlé.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami est tout à fait dans l'erreur.

L'honorable M. McMULLEN : Tout le monde a tort excenté l'honorable sénateur de Marshfield.

L'hon. M. FERGUSON : L'article 275 est calqué presqu'entièrement sur l'article 10 de la loi des chemins de fer de 1888, à cette différence près, que six milles est la limite de vitesse fixée par cette ancienne loi, tandis que le présent bill fixe cette limite à 10 milles.

L'honorable M. SCOTT : La rédaction n'est pas la même.

L'honorable M. FERGUSON : J'ai fait cet exposé avec la prétention d'avoir respecté la vérité comme tout membre du parlement doit le faire. Mon honorable ami vient de faire à la Chambre une certaine déclaration, et il est réellement étonnant d'entendre dire que cet article 275 ne fut inséré dans la loi des chemins de fer qu'après que l'affaire McKay *vs* le Grand Tronc eût été décidée.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. FERGUSON : Eh bien, je réplique que cet article est dans la loi des chemins de fer depuis une vingtaine d'années, et que la décision dans la cause de McKay *vs* le Grand Tronc a été rendu en 1904 en conformité de cet article même. Ce que j'ai cité à la Chambre est donc la loi du pays et non ma propre opinion. Je n'ai pas cité cette loi comme étant l'opinion d'un avocat que j'aurais cousulté sur le

présent sujet ; mais je l'ai citée comme ayant été la base de la décision rendue par la cour suprême du Canada, dont on n'a pas ppelé, et comme étant encore la loi du pays. Ainsi, pour ce qui regarde les 2,500 croisements non protégés—et un grand nombre d'autres dans les districts ruraux—mais la présente discussion ne porte que sur ceux des cités, villes et villages—voici la situation actuelle : Quel que soit l'accident qui arrive ; quelle que soit la négligence de la compagnie du chemin de fer ; quel que soit le dommage causé au fermier, victime de cet accident, il n'y a pour lui aucun remède, parce que le parlement a adopté la présente loi et créé la présente juridiction. Telle est la décision rendue par la cour suprême, et les juges sont allés plus loin. Ils ont dit : la commission était tenue d'agir avant que la compagnie du chemin de fer eût même posé une barrière.

J'ai lu cette décision à la Chambre et il n'est pas nécessaire que je la répète simplement parce qu'un honorable sénateur n'aurait pas prêté l'oreille pendant que j'exposais les faits. La loi citée par quatre sur cinq des juges porte que, sans une ordonnance de la commission, la compagnie du chemin de fer ne peut poser une barrière en travers d'une voie publique, et, après tout, cette décision est passablement conforme au sens commun. Chacun possède, en vertu du droit commun, le droit de passer sur une voie publique, et ce droit ne peut lui être enlevé que par une loi statutaire. La compagnie du chemin de fer n'obtient pas un droit concernant l'étendue de son droit de voie sur le croisement. Elle obtient seulement une facilité, et elle n'a pas le droit de poser une barrière sans en avoir reçu l'autorisation par une ordonnance de la commission. Mais la compagnie ne demande pas cette ordonnance, et la commission ne s'occupe pas de la chose. C'est pourquoi ces croisements sont autant de passages meurtriers pour le public, sans que les représentants des victimes des accidents qui arrivent sur ces passages puissent se faire indemniser. Mon honorable ami a continué comme suit :

Si un jury pouvait s'occuper de ces causes, il faudrait que la chose se fît pour chaque accident.

Cependant, on était d'avis que les 2,500 croisements allaient être soumis à la juridiction d'un jury.

Puis mon honorable ami continue :

Un jury, dans un cas, déciderait que telle chose est une protection convenable, et le jury, dans une autre partie du pays, serait d'avis que la même chose ne serait pas une protection suffisante, et il s'en suivrait une confusion de décisions qui ne devraient pas prévaloir dans des cas de cette nature.

Nous savons tous que l'interprétation d'une loi nous jette très souvent dans une très grande incertitude, et si vous voulez obtenir une protection d'une cour de justice, beaucoup dépend de la preuve. Dans certains cas les circonstances peuvent différer considérablement de celles qui accompagnent d'autres cas, et l'étranger qui s'aperçoit de ces différences, est porté à croire que quelqu'un doit avoir tort. Dans ces cas, la culpabilité est difficile à déterminer. Quelquefois, le jury trouve que la personne tuée s'était rendue coupable d'une si grande négligence que ses représentants n'ont droit à aucune compensation. Dans d'autres cas, on se serait conformé raisonnablement aux conditions. Vu toutes ces variantes, les verdicts de jury pourront différer les uns des autres ; mais il reste acquis que le public a mis sa confiance dans le jury, et c'est devant le jury que l'on devrait le mettre en état de se présenter lorsqu'il s'agit d'une affaire aussi sérieuse que l'est la perte d'un gagne-pain ou de tout autre membre d'une famille par suite d'un accident de chemin de fer arrivé sur un croisement de voie publique.

Si le Parlement du Canada est disposé à laisser la loi telle qu'elle a été interprétée sements de voie publique, il assumera une par la cour suprême relativement aux croigrande responsabilité envers le public. La Chambre des Communes n'est pas disposée à assumer cette responsabilité. Elle a adopté trois fois le présent bill, et l'on verra si le Sénat du Canada est assez peu soucieux de ses devoirs pour rejeter une troisième fois le présent bill. Avant de reprendre mon siège, je désire soumettre à la Chambre les rapports publiés par des journaux sur trois accidents arrivés depuis que le présent débat est commencé. Des représentants de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et du Grand-Tronc se trouvent actuellement parmi nos auditeurs ; mais j'ai cette déclaration à faire—que les accidents arrivés sur les croisements du Grand-Tronc sont de beaucoup plus nom-

breux que sur tous les autres grands réseaux du Canada, et de beaucoup plus nombreux, aussi, que sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Ce fait plaide en faveur de ce dernier et prouve que ce réseau de voies ferrées est mieux équipé que ne le sont les autres lignes, ou que ses directeurs emploient de meilleurs hommes que ne le fait la compagnie du Grand-Tronc. J'ai démontré à la Chambre, jeudi, que le nombre des accidents arrivés, depuis trois ans, sur le Grand-Tronc se trouve dans la proportion de dix-sept contre un sur le chemin de fer canadien du Pacifique, durant la même période. Je n'entreprendrai pas de donner la cause de cette différence.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur doit se rappeler que le chemin du " Grand-Tronc " traverse les parties les plus peuplées du pays.

L'honorable M. FERGUSON : Ce fait explique peut-être la chose. Je ne suis pas, ici, toutefois, chargé de plaider la cause d'aucune des compagnies de chemin de fer Je les crois, du reste toutes capables de se défendre elles-mêmes, mais depuis que le présent débat est commencé dans le Sénat, trois personnes marquantes ont été tuées sur le Grand-Tronc. En présence de ce fait, bien qu'il ne soit, peut-être, pas dû à l'incurie de la compagnie de ce chemin, celle-ci ne devrait pas essayer d'exercer une si grande pression sur le Parlement pour faire prévaloir ses vues. Voici le rapport publié dans le " Globe " sur l'accident arrivé à Sunnyside, il y a environ trois semaines.

C'est le rapport de l'enquête faite par le coroner. Il se lit comme suit :

Un croisement dangereux—La compagnie du Grand-Tronc tenue responsable de la mort de Percy Hansford.

L'enquête faite par le coroner sur l'accident arrivé à Windermere avenue, Swansea, dans l'après-midi—Le train du chemin de fer canadien du Pacifique allant 60 milles à l'heure.

Nous, membres du jury, constatons que la mort de Percy Hansford a été causée par le train n° 34 du chemin de fer canadien du Pacifique qui l'a frappé sur le croisement situé à Windermere avenue, dans le canton de York, qui était alors ouvert au public.

Nous ne blâmons aucunement l'ingénieur mécanicien, ou le personnel d'officiers en charge du train.

Nous, les membres du jury, constatons aussi que la compagnie du Grand-Tronc est blâmable et responsable de la mort du dit Percy Hansford pour avoir tenu à cet endroit un croisement de voie publique aussi dangereux, sans tenir compte des intérêts publics—un grand nombre de trains de voyageurs—c'est-à-dire, trente-trois—traversant ce croisement à une vitesse de 50 ou 60 milles à l'heure, comme la chose a été admise par les propres témoins de la compagnie. La vue de la voie ferrée, en circulant dans la direction du sud, est interceptée par des bâtisses et des wagons laissés là par les locomotives de garage.

Nous recommandons que des mesures soient prises immédiatement pour protéger ce croisement au moyen de barrières, ou, au moins, au moyen de gardiens ou de surveillants.

Le verdict qui précède a été rendu après minuit par e jury présidé par le coroner Forbes Godfrey. Ce jury a siégé, lundi après-mii, dans la résidence de M. Charles Nurse, à Humberbay, pour s'enquérir de la mort de Percy Hansford, le jeune homme, de Swansea, tué à Windermere avenue par le choc d'un train du chemin de fer canadien du Pacifique. Harry Somers, de Swansea, qui était à faire un tour de voiture avec Hansford, a déclaré que sa voiture se dirigeait vers le sud, sur Windermere avenue, et qu'en approchant du croisement, lui et son compagnon n'entendirent aucune cloche ni aucun autre avertissement. Ils observaient, dans le moment, une locomotive de garage qui se trouvait à l'est du croisement, lorsque leur attention se porta sur le train de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui venait de l'ouest. Leur cheval se trouvait justement, à cet instant, sur la voie ferrée suivie par le train, et Hansford fit un effort pour presser sa marche; mais le cheval n'obéit pas à cet effort, et le témoin se sauva en se cramponnant à l'arrière du wagon. Hansford essaya aussi de sortir de sa voiture; mais il était trop tard. Il fut lancé à une trentaine de pieds de distance et tué instantanément.

Le mécanicien George Blanco, qui conduisait le train de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, a déclaré qu'il avait fait fonctionner le sifflet de sa locomotive à partir de 80 perches de distance. Son train était en retard de quinze minutes, et filait à une vitesse de 60 milles à l'heure. Les freins furent appliqués promptement; mais le train ne put être arrêté avant d'avoir dépassé d'un quart de mille le croisement. Les autres témoins comprenaient le conducteur W. J. Walker; le constable provincial Simpson et Geo. Vincent, le chauffeur. Ce dernier a déclaré que tous les croisements, à Sunnyside, sont dangereux et qu'il s'est toujours tenu sur ses gardes à cet endroit. On a aussi entendu des témoins sur le garage qui se fait à Sunnyside et sur l'état dangereux du croisement qu'il y a à cet endroit. Peter Slater, agent à Swansea, a donné une description de ce croisement, et fait connaître le nombre de trains qui y passe tous les jours.

Le coroner Godfrey a demandé au jury de recommander ce qui lui paraissait de nature à prévenir une répétition d'accidents comme celui dont il s'agissait, et de déclarer sur qui doit peser la responsabilité dans le cas de ce dernier accident. M. H. L. Drayton, C.C., représentait la Couronne.

J'aimerais à savoir si la commission, ou la compagnie du chemin de fer a fait depuis quelque chose pour protéger le croissement de Sunnyside ? L'accident arrivé récemment à cet endroit fait particulièrement ressortir l'état dangereux du croisement qu'il y a à cet endroit. Il n'existait alors aucune ordonnance destinée à protéger ce croisement. La Commission n'avait reçu aucune requête à cette fin ; aucune ordonnance sur ce croisement n'a été rendue, et par suite du jugement de la cour Suprême, il se trouve aujourd'hui, que les parents ou représentants légaux de Percy Hansford ne peuvent s'adresser à la cour pour réclamer des dommages, parce que la Commission n'a pris aucune initiative, et que la compagnie n'est aucunement autorisée à poser des barrières à cet endroit. J'ai sous les yeux un autre cas qui s'est produit à un croisement considéré comme protégé. On a, dans la Chambre, signalé avec étonnement le fait que des personnes sont tuées sur des croisements protégés. Je lirai les rapports de deux cas qui se sont produits, depuis quelques jours, et l'explication de la cause s'inférera sans effort. Voici la rapport du premier cas :

Défectuosité des barrières—La compagnie blâmée comme étant responsable de l'accident arrivé au croisement de la rue Bloor.

Les témoins déclarent que la personne tuée a marché sous les barrières sans savoir qu'elles étaient abaissées, ou que le train approchait du croisement.

Après avoir siégé depuis huit heures jusqu'à onze heures et cinquante-cinq minutes, hier soir, le jury a rendu un verdict déclarant la compagnie du chemin de fer responsable de la mort de J. H. Scott, 1393 rue Bloor-ouest. Ce nommé Scott, ayant une famille composée de huit personnes, a été frappé et instantanément tué par l'express du Grand-Tronc, vendredi soir, sur le croisement de la rue Bloor. Le verdict du jury déclare ce qui suit dans une de ses parties:

Nous sommes tous d'accord sur le fait que la mort de Scott a été causée accidentellement. Nous sommes aussi tous d'accord pour exonérer de tout blâme le personnel d'officiers en charge du train, ainsi que le gardien de la barrière; nous reconnaissons aussi que les barrières, la nuit durant laquelle l'accident est arrivé, ne fonctionnaient pas convenablement; que la compagnie du chemin de fer est blâmable pour avoir laissé si longtemps ses barrières dans une condition aussi défectueuse; que la compagnie est non moins blâmable pour n'avoir pas placé dans la cabine du gardien un appareil à signal, et que, dans notre opinion, si les barrières avaient fonctionné convenablement, l'accident ne serait pas arrivé.

Hon. M. FERGUSON.

Hier, plusieurs témoins ont déclaré que les barrières du croisement ont été abaissées en leur présence, et que, lorsqu'elles furent ainsi abaissées, elles se trouvaient encore à cinq pieds et demi au-dessus du sol. Or, comme Scott était un homme d'une taille petite et courbée, les témoins en ont conclu qu'il avait pu passer sous les barrières sans s'arrêter, ou sans savoir que ces barrières avaient été abaissées et qu'un train s'approchait.

Les barrières étaient cambrées et ne pouvaient être abaissées assez bas. De sorte que les témoignages établissent que, la nuit étant obscur et les barrières étant suspendues à une si grande hauteur, ce nommé Scott, croyant qu'elles étaient réellement ouvertes, pût marcher en dessous. Un autre cas sur lequel je désire attirer l'attention, s'est produit à Montréal. Un gentilhomme très bien connu—et j'ose dire que l'honorable sénateur de De Salaberry le connaît—un M. Noël Wilson, a été tué, et le rapport de ce cas se lit comme suit :

Le croisement à niveau fait une nouvelle victime—M. Noël Wilson, frère de M. C A. Wilson, frappé par une locomotive légère sur la rue Vinet.

Les croisements à niveau du Grand-Tronc de chemin de fer à partir de la station Bonaventure jusqu'au pont Victoria, ont été, hier, la cause d'un autre accident fatal. Noël Wilson, fermier, de l'île Bizard, a été, hier après-midi, fatalement blessé par une locomotive du Grand-Trons. Cette locomotive l'a frappé aux barrières du croisement de la rue Vinet. Son cheval fut en même temps tué et sa voiture brisée en éclats.

La victime, transportée à l'hôpital général, vivait encore, ce matin; mais les médecins n'ont aucun espoir de la sauver. Elle n'a pas repris connaissance depuis l'accident. Elle est le frère de M. Charles A. Wilson, C.R., de cette cité, et de M. Bruno Wilson, journaliste.

Le fils de la victime a été témoin occulaire de l'accident, se trouvant immédiatement derrière son père dans le traîneau frappé.

Il parait que les barrières du croisement de la rue Vinet ne fonctionnaient pas convenablement par suite de la gelée. C'est pourquoi le gardien Choquette avait reçu instruction de faire la garde sur le croisement et d'avertir les passants au moyen d'un pavillon de l'approche d'un train. Les témoins ont déclaré que le gardien des barrières avait pris cette précaution au moment de l'accident ; mais il semble que la victime n'a pas compris qu'il pouvait courir quelque danger du moment que les barrières du croisement étaient levées, et c'est ce qui l'a poussé à continuer sa route, et c'est dans ces circonstances que son traineau fut frappé par une locomotive légère venant de l'ouest. Le choc le lança en dehors de sa voiture, et lui fractura le crâne. Le cheval et le traineau furent bousculés sur la voie ferrée par le garde-bestiaux sur un parcours de vingt-cinq verges avant que la

locomotive fut arrêtée. La victime est agée de 43 ans.

Ces deux derniers cas tomberaient sous l'application des vues exprimées par l'honorable sénateur de De Salaberry. Ils seraient certainement déférés à un jury. Mon honorable ami a dit :

Naturellement, les cours ou les jurés seraient appelés à décider si la compagnie s'est conformée aux exigences de la commission des chemins de fer.

La cour et le jury auront, dans chaque cas, à décider si le croisement était, au moment de l'accident, protégé en conformité de l'ordonnance de la commission.

Je soumets ces deux cas seulement pour montrer que du moment que des croisements ont été autorisés, la compagnie est obligée de les protéger par des barrières tenues en bon état. La compagnie n'ayant pas rempli cette condition dans les deux cas que je viens de citer, les victimes, dans ces deux cas, ont le droit de s'adresser aux tribunaux pour se faire indemniser, et si les faits sont tels qu'ils ont été rapportés par les journaux, elles n'auront pas de peine à obtenir des verdicts en leur faveur ; mais dans le cas de croisements non protégés, sur lesquels la grande majorité des accidents arrivent, il n'y a aucune réclamation à faire valoir devant les tribunaux, ou aucune indemnité à obtenir, si aucune ordonnance n'a été rendue par la commission pour faire protéger le croisement. J'ai traité ce sujet avec quelque soin, et j'avoue que je n'aurais pas entrepris cette tâche si je n'avais pas entendu les déclarations extraordinaires faites devant le comité des chemins de fer par les représentants des compagnies de chemins de fer. En examinant ces déclarations et en les comparant avec la loi et les faits, je me suis aperçu que le comité a été sérieusement trompé par les compagnies de chemins de fer, et il est guère possible que, si un exposé parfait de la question eût été fait devant le comité, le bill eût été rapporté, comme il l'a été, sous une forme mutilée. Avant de reprendre mon siège, permettez-moi de faire remarquer que, bien que le Sénat ne soit pas obligé de n'être qu'un écho de la Chambre des Communes, relativement à toute mesure adoptée par celle-ci, cependant, en présence du fait que les représentants élus de la nation ont, dans trois occasions, adopté unanimement le bill qui nous est maintenant soumis, et nous l'ont renvoyé chaque fois sans, comme nous l'a dit l'honorable sénateur de Saint-Jean (N.-B.), donner à l'herbe le temps de croître sous nos pas—en présence de ce fait, dis-je, il nous reste à répondre suivant notre conscience à la question de savoir si le Sénat agirait sagement en rejetant encore une fois ce bill. Quoiqu'il arrive, si la chose est faite, je n'en serai pas l'une des causes. Je crois avoir rempli mon devoir de mon mieux dans la présente circonstance, et qu'il me soit permis de proposer en amendement à l'amendement :

Que tous les mots après le mot "une", dans la deuxième ligne du dit amendement projeté, soient retranchés et remplacés par ce qui suit : " cité, une ville ou un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie publique au niveau des rails ne soit protégée comme il convient, ou à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer et du Conseil privé et de la commission, en vigueur à cet égard. La commission doit, néanmoins, en tous cas, comme elle juge à propos, établir la limite de vitesse de chaque train sur cette traverse, mais aucun ordre ou ordonnance de la commission ne sera donné pour augmenter la vitesse ou le continuer en force après le premier jour de janvier mil neuf cent quatorze, à mois que telle traverse ne soit suffisamment protégée, tel que voulu par ce paragraphe ".

Je dois dire, comme explication, que j'ai inscrit sur le feuilleton un avis de motion demandant ce qu'un grand nombre de membres du Sénat ont considéré comme un compromis.

J'ai suggéré dans cet avis qu'il fût donné aux compagnies de chemins de fer un long délai pour leur permettre de se conformer aux conditions du bill Lancaster ; mais j'ai constaté que les compagnies étaient aussi opposées à cet amendement qu'elles l'étaient au bill-Lancaster, lui-même, et je suis arrivé à la conclusion qu'il n'est pas nécessaire d'accorder ce long délai. Tout ce qui peut arriver dans l'intervalle, c'est que la pénalité pourra être infligée contre les compagnies dans quelques cas seulement—dans un très petit nombre de cas, puis-je ajouter—mais les victimes des croisements non protégés auront pour appui le droit commun. Les représentants des personnes tuées sur ces croisements pourront poursuivre la compagnie responsable, et cela jusqu'à ce que la commission ait eu le temps

de pourvoir à la protection des 2,500 croisements que j'ai déjà mentionnés, c'est-à-dire, de faire connaître aux compagnies qu'elle protection elles doivent donner à leurs croisements. Aussitôt que la commission aura ainsi disposé de cette question, les compagnies de chemins de fer ne seront pas obligées de faire rien de plus que ce qui leur aura été commandé par la commission. Jusqu'à ce que cette conclusion arrive, la commission sera tenue de répondre aux représentants des personnes tuées sur les croisements de chemins de fer. Mais dans le cas d'un croisement ne tombant sous l'application d'aucune ordonnance de la commission, et si ce croisement n'a pas été protégé par la compagnie, celle-ci, en vertu du bill-Lancaster, sera responsable des dommages encourus par suite de tout accident arrivé sur les croisements non protégés. Mon amendement est appuyé par mon honorable ami, l'honorable sénateur de Shediac, l'honorable M. Poirier, qui a donné avis d'un amendement au même effet que le mien. C'est exactement le bill-Lancaster.

L'honorable M. POIRIER : Mon honorable ami, l'honorable sénateur de Marshfield, s'est chargé de présenter l'amendement dont j'ai inscrit l'avis sur le feuilleton, et l'amendement qui est maintenant soumis par lui l'est avec mon consentement. Je n'aurais pu—et très peu de mes honorables collègue du Sénat—auraient pu expliquer d'une manière aussi approfondie la question maintenant débattue que l'a fait mon honorable ami. Son discours, bien que long, a été, à un certain point de vue, des plus instructifs. C'est particulièrement à l'attention de ceux qui ont ouvert leurs oreilles pour entendre ses raisons ; pour écouter l'exposé des faits propres à faire ressortir la différence essentielle qu'il y a entre le bill renvoyé ici par l'autre Chambre et les amendements proposés par ceux des honorables membres du Sénat qui se font une spécialité de proposer avec un art consommé des amendements de ce genre, que s'impose ce discours. La différence qu'il y a entre le bill et les amendements est apparemment faible—de fait, elle est imperceptible, et, cependant, il y a au fond une fine nuance qui change presqu'entièrement non l'aspect visible du bill, non sa portée générale ; mais son utilité comme mesure législative destinée à protéger le public contre les accidents causés involontairement—je l'admets—par les compagnies de chemins de fer ; mais qui n'en sont pas moins des accidents par lesquels des vies humaines et des fortunes, appartenant à des citoyens du Canada, sont perdues irrémédiablement.

Toute la différence consiste à retrancher ces deux mots : "Convenablement protégés". En supprimant ces mots et en déférant toute cette question à la Commission des chemins de fer, l'effet du bill, comme la chose a été très lucidement expliquée par mon honorable ami—mais je n'entreprendrai pas de répéter ce qu'il a si savamment fait ressortir—est entièrement changé. Je n'ai pas l'intention de faire un long discours. Je serai même plus bref que je n'avais d'abord l'intention de l'être, parce qu'il est inutile de répéter deux fois la même chose, particulièrement quand le second coursier n'a pas l'haleine et la vitesse que possède celui qui l'a précédé. L'honorable sénateur de Marshfield a exposé devant la Chambre certains incidents qui se sont produits dans le comité, et c'est ce que je ne puis approuver. Nous, du comité, avons permis aux promoteurs du bill d'expliquer leur mesure. C'est très convenable, et nous permettons, quelquefois, par courtoisie, aux promoteurs d'avoir à côté d'eux, dans les comités, leurs avocats pour les éclairer et les diriger lorsqu'il s'agit de bills importants ; mais ces conseillers en loi qui comparaissent devant nous, sont supposés interpréter la loi comme ils la comprennent eux-mêmes. Les promoteurs d'un bill sont tenus, de leur côté, d'exposer les faits comme ils les connaissent ; mais l'avocat qui comparait et expose erronément et de propos délibéré la loi—je dis de propos délibéré, parce que M. Chrysler connaît la loi—est coupable d'un acte que je puis considérer comme un mépris de comité. Les membres de tout comité ont besoin d'être éclairés ; mais c'est tout le contraire qui a été fait relativement au présent bill. Les membres du comité avaient besoin d'être guidés dans une voie droite et M. Chrysler leur a indiqué un chemin tortueux. C'est, je le répète, un mépris de comité, et quant à moi, si l'on a de nouveau recours à une pareille tactique ; si des avocats se permettent encore à l'a-

venir de torturer les faits pour nous induire en erreur, je suis, avec d'autres, disposé à prendre des mesures pour nous protéger dans les comités. Notre position, ici, est sérieuse. Nous ne sommes pas soumis au bon plaisir des compagnies. Nous sommes, ici, en qualité de représentants de la nation canadienne. Si nous ne représentons pas le peuple du Canada, que le Sénat soit aboli, et le plus tôt la chose sera faite le mieux ce sera. Quant à moi, je ne suis pas disposé à être, ici, le valet, l'organe, le serviteur, l'instrument d'une compagnie ou de toutes les compagnies, à moins que je ne sois convaincu que ces compagnies font ce qu'elles doivent faire pour le pays. Pour revenir au présent bill, je dirai, d'abord, que la question de modifier la constitution du Sénat, ou de supprimer ou dissoudre ce corps, est sur le tapis. Quelques-uns se plaignent du Sénat ; mais il y a une chose sur laquelle nous sommes tous d'accord, ici, pour prévenir toute législation hâtive ; nous ne sommes pas ici pour contrecarrer la volonté nationale, du moment qu'elle est connue ; mais plutôt pour empêcher l'autre Chambre d'adopter à la vapeur des bills dont l'application pourrait être préjudiciable à l'intérêt public.

Nous sommes, ici, pour donner à l'autre chambre le temps et l'occasion de reviser sa propre législation, et, dans le présent cas, nous avons rempli notre devoir. Le présent bill a été adopté deux fois par l'autre Chambre et renvoyé, chaque fois, au Sénat. Deux fois, le Sénat, dans sa sagesse, ou par suite de son aveuglement, l'a rejeté, et ce même bill nous revient, aujourd'hui, pas simplement comme une mesure du Gouvernement ; il nous revient marqué au coin de la majorité libérale de la droite et de la gauche conservatrice. Les hommes qui dirigent le Gouvernement l'ont accepté. Si jamais un bill fut l'expression des sentiments de la Chambre des Communes, c'est donc bien celui qui nous occupe présentement. L'autre Chambre est la représentation nationale. Le pays sait que le présent bill est depuis trois ans devant le Parlement, et le public ne s'est jamais prononcé contre cette mesure. Je conclus que ce bill est, autant qu'il est possible de l'être, l'expression de l'opinion publique, l'expression de ce que veut le pays. Mais la raison pour laquelle j'ai donné sous mon nom l'avis qui a figuré sur le feuilleton, c'est que, puisque le Sénat est obligé d'avaler le bill—si l'on me permet cette expression—puisque le Sénat doit reconnaître, sur les questions populaires, la suprématie de l'autre Chambre qui représente directement le peuple—puisque le Sénat doit traiter le présent bill comme il est obligé de traiter les bills portant affectation de deniers publics—qu'il ne lui est pas permis de modifier—il est à propos que cette mesure subisse au moins l'épreuve d'une discussion approfondie dans le Sénat. Le Sénat n'est pas acculé dans ses derniers retranchements ; mais il veut simplement discuter la volonté de l'autre Chambre, qui est l'expression directe de la volonté populaire. Nous avons fait notre devoir. Si le bill n'est pas convenable, nous pourrons répéter le proverbe qui dit : le pays a les lois qu'il mérite d'avoir, et s'il veut être régi par la présente proposition de loi, c'est sa propre affaire. Quant au Sénat, son devoir, présentement—du moins, à mon point de vue—est d'adopter le bill tel qu'il est ; de ne pas jouer avec cette mesure ; mais de la renvoyer aux Communes afin que celles-ci—avec notre consentement, naturellement, en assument toute la responsabilité devant le pays. Quelle serait la position du Sénat s'il modifiait de quelque manière que ce soit la présente mesure ? Le bill pourrait nous revenir, et, alors, nous nous trouverions placés dans ce dilemme—ou de ne pas concourir à l'adoption du bill, ou de l'avaler humblement.

Pour ma part, si je faisais partie de l'autre Chambre, et si ce bill était modifié par le Sénat, je voterais certainement son nouveau renvoi au Sénat en disant : " Messieurs les sénateurs, avalez-le, ou mourez ". Il ne faut pas que le Sénat se place dans cette position ridicule et dangereuse. Cette proposition de loi est l'expression directe de la volonté populaire représentée par la majorité de la Chambre des Communes. Acceptons la pilule telle qu'elle est.

Je pourrais aborder d'autres points ; mais je ne le ferai pas maintenant. En présentant mes compliments à l'honorable sénateur de Marshfield pour son magnifique discours ; en le remerciant de s'être chargé de mon avis de motion et de l'avoir traité beaucoup plus habilement que je n'aurais

pu le faire, moi-même, je terminerai mes remarques. Je n'ai fait aucune cabale. J'ignore qu'elle est l'opinion de la Chambre sur le présent sujet ; mais j'espère que le bill sera adopté tel qu'il nous est soumis pour la troisième fois par la Chambre des Communes.

L'honorable M. BEIQUE : Qu'il me soit permis de mentionner les remarques que j'ai faites en premier lieu, lorsque la présente proposition de loi a subi sa deuxième épreuve. J'ai exprimé alors cette opinion —que, si le Sénat était d'avis que le présent bill est une bonne proposition, son devoir était de l'adopter ; mais que, s'il était d'avis que cette mesure avait besoin d'être amendée, il devait la modifier et la renvoyer telle qu'amendée à la Chambre des communes. J'ai exprimé alors cette opinion devant le Sénat et depuis, à quelques membres en particulier de cette Chambre, que, si la Chambre des Communes insistait pour que le bill restât tel qu'elle l'a adopté dans plusieurs autres occasions, je serais, pour ma part, disposé à lui laisser toute la responsabilité de ce qu'il y a de mauvais dans cette mesure, et le pays tout entier aurait le droit d'en faire autant. Cependant, j'ai une meilleure opinion de la Chambre des communes que celle exprimées par l'honorable sénateur qui vient de reprendre son siège, et je ne crois pas que la Chambre des Communes soit prête à agir comme cet honorable sénateur nous a dit qu'il agirait lui-même, dans des circonstances analogues. Je crois que, si nous renvoyons à la Chambre des Communes le présent bill amendé comme il doit l'être, nos amendements seront de la part de cette dernière Chambre l'objet d'une sérieuse attention, si elle les croit judicieux. J'ai toujours eu cette opinion de la Chambre des Communes. J'ai eu l'occasion d'exprimer, il y a quelques jours, la même opinion à l'honorable sénateur de Toronto et à d'autres membres du Sénat. Lorsque le bill a été soumis au comité, j'ai cru de mon devoir, en ma qualité de membre de ce comité, d'améliorer le bill autant qu'il m'était possible de le faire. J'ai alors suggéré un amendement que le comité a adopté. En le rédigeant j'ai essayé de suivre autant que possible le texte du bill original.

Mais après qu'il eut été accepté par le comité, mon devoir, lorsque le bill a été rapporté à la Chambre, était de voir si le bill tel qu'amendée exprimait bien toute la pensée du comité. Ce dernier en amendant le bill avait pour objet de l'améliorer ; mais en examinant le bill plus minutieusement, moi-même, je suis arrivé à la conclusion que l'amendement n'était pas convenablement rédigé ; que cet amendement contenait une lacune presqu'aussi inacceptable que celle qui existait dans le bill original. Je consultai quelques honorables membres du Sénat et j'attirai leur attention sur ce point. Je suis, alors, arrivé à la conclusion que mon devoir était de donner avis de l'amendement que j'ai depuis proposé à la Chambre. Quand, l'autre jour, j'ai pris la parole à l'appui de cet amendement, je ne pensais pas que l'on pouvait m'objecter que je proposais tout simplement d'amender mon propre amendement. J'ai proposé cet amendement sous ma propre responsabilité. J'ai déclaré, il est vrai, que, pour ce qui concerne le travail fait par le comité, j'en partageais jusqu'à un certain point la responsabilité ; mais j'aurais trahi mon devoir, et tout autre honorable membre de cette Chambre eût également trahi le sien, en n'essayant pas d'améliorer une proposition de loi dont nous aurions participé à la première rédaction, si, après un examen plus approfondi, nous nous apercevions que cette première rédaction était défectueuse.

Dans les remarques que j'ai faites devant cette Chambre, je n'ai pas fait allusion à l'honorable sénateur de Marshfield, et je me perds à vouloir comprendre la raison pour laquelle j'ai été, pendant deux ou trois semaines, le sujet de ses attaques—qui sont, selon moi, d'autant plus inexplicables qu'elles sont formulées de manière à insinuer qu'en rédigeant la présente proposition en amendement, je me suis efforcé de mutiler le bill original, et que je veux imposer à la Chambre une loi qui n'est pas conforme . . .

L'honorable M. FERGUSON : Je demande l'application du règlement.

L'honorable M. BEIQUE : Qui n'est pas conforme aux remarques que j'ai faites en présentant ma motion.

L'honorable M. FERFUSON : Je n'ai pas dit que l'honorable sénateur essayait de

mutiler le bill original ; mais j'ai dit qu'il l'avait mutilé.

Des VOIX : Question.

L'honorable M. FERGUSON : Les honorables sénateurs qui étaient si empressés à m'interrompre quand j'avais la parole, et qui persistaient à m'interrompre à tout instant, me rappellent à l'ordre parce que je tiens à n'être pas mal interprété. Est-ce me traiter loyalement ?

L'honorable M. BEIQUE : J'ai toujours eu une haute opinion de l'honorable sénateur de Marshfield, et je le respecte beaucoup. Je sais qu'il est un des membres les plus laborieux du Sénat, et je ne lui ai jamais attribué aucun motif inavouable, ni ai-je jamais mis en doute la sincérité de ses intentions ; mais je prétends que tous ceux qui ont lu ses remarques de l'autre jour, et celles qu'il a faites, aujourd'hui, ne peuvent inférer autre chose que j'ai manqué de sincérité dans la part que j'ai prise à l'amélioration du présent bill.

L'hon. M. FERGUSON : L'honorable sénateur n'est pas le seul qui m'ait interrompu.

Des VOIX : A l'ordre.

L'honorable M. FERGUSON : Je suis toujours interrompu par les mêmes sénateurs. Je désire faire remarquer que, lorsque j'ai été interrompu par mon estimable ami, de Montréal (l'honorable M. Béique) et par d'autres honorables sénateurs qui sont, je le sais, très intimement liés aux compagnies de chemins de fer, et lorsque ces interruptions furent poussées au point de m'empêcher de continuer mon discours, c'est alors que je me suis plaint de ces interruptions, sans, toutefois, faire allusion, particulièrement, à mon honorable ami. Il n'était pas, en réalité, le pire de mes interrupteurs. Ce n'est pas lui qui a été le grand coupable dans cette circonstance. Mais je me suis plaint des interruptions que m'envoyaient dru sur ma tête les honorables sénateurs en relation intime avec les compagnies de chemins de fer.

L'honorable M. BEIQUE : Je laisse à la Chambre le soin de juger si les paroles prononcées par l'honorable sénateur de Marshfield ne tendaient pas à faire croire que j'étais influencé par l'objet du bill, ou que je ne comprenais pas ce dont je parlais. J'éprouve un grand respect, comme je l'ai dit déjà, pour l'honorable sénateur de Marshfield ; mais je le considère comme une meilleure autorité lorsqu'il prend la parole sur des sujets concernant l'agriculture que lorsqu'il aborde des questions de droit.

L'honorable M. McMULLEN : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. FERGUSON : C'est une manière comme une autre de faire de l'ironie.

L'honorable M. BEIQUE : Et si je prenais, moi-même, la parole sur des questions agricoles, je pourrais être considéré comme parlant sur des choses que je connais peu. Mais quand je parle sur des questions de droit, j'éprouve un certain respect pour la position que j'occupe dans le barreau. Quand je traite ces questions délibérément, je le fais en me soumettant d'avance au jugement de mes confrères du barreau, et je manquerais de respect envers moi-même, si j'émettais des opinions insoutenables. Je ne me propose pas d'entrer dans les détails que j'ai déjà discutés en présentant l'amendement que j'ai soumis l'autre jour. Je demande aux honorables membres de la Chambre de lire les remarques que j'ai faites à l'appui de cet amendement. Je répète—et j'en appelle au jugement de tout avocat sérieux—que, dans mon opinion, le présent bill tel qu'adopté par la Chambre des Communes, n'atteindrait aucunement l'objet visé par l'honorable sénateur de Marshfield.

Je dis qu'en vertu des dispositions de ce bill, une compagnie de chemin de fer pourrait excéder la limite de dix milles à l'heure sur les croisements de voie publique, parce qu'elle y serait autorisée par les règlements que la Commission des chemins de fer, ou le comité des chemins de fer du conseil privé, aurait établis, et que, conséquemment, cette compagnie se conformerait ainsi à l'une des alternatives mentionnées dans le bill. C'est parce que je suis d'avis que nous devrions aller plus loin, non en abrogeant l'article 275 de la loi des chemins de fer, qui est une bonne disposition en elle-même et même nécessaire ; mais en obligeant la commission des chemins de fer d'agir aussitôt que possible de manière à proté-

ger la vie humaine sur les croisements de voie publique. et pour la mettre en état d'émettre un permis autorisant les compagnies de chemins de fer, si elle le juge à propos, à excéder une vitesse de dix milles à l'heure à certains croisements, ou pendant un certain nombre d'heures de la journée. L'honorable sénateur m'a accusé d'inconséquence. Je pourrais lui faire le même compliment, puisqu'il a inscrit sur le feuilleton deux différents avis d'amendement qu'il n'a pas proposés, aujourd'hui. En inscrivant comme il l'a fait un amendement sur le feuilleton, et en le modifiant après qu'il a été publié, n'était-ce pas exprimer l'opinion que le bill Lancaster devrait être modifié ? Puis, il a modifié de nouveau son opinion. Or, s'il change ainsi d'opinion; s'il croit avoir commis une erreur, qu'il me permette de lui conseiller de ne pas persister dans une erreur qu'il reconnaît lui-même. Mais il n'a pas le droit de m'accuser d'inconséquence parce que, étant l'un des membres du comité des chemins de fer et ayant pris part à la rédaction du premier amendement, je suis arrivé, après un examen plus approfondi du sujet, à la conclusion que le bill serait amélioré en adoptant la phraséologie suggérée par l'amendement qui est maintenant soumis à la Chambre. L'honorable sénateur s'est étendu longuement sur la législation des chemins de fer des Etats-Unis. Je ne crois pas que cette législation nous intéresse beaucoup, et, règle générale, du reste, nous ne cherchons pas dans les lois des Etats-Unis un modèle pour notre propre législation. L'honorable sénateur a lu quelques pages des débats pour critiquer les rapports faits par la Commission et les compagnies de chemins de fer et publiés dans les livres bleus. Je ne crois pas que ce genre de critique convienne à la question que nous discutons présentement. Quant à moi, je ne suis pas responsable de ces rapports. Ils peuvent être exacts. et, peut-être aussi, ne le sont-ils pas.

Je ne puis en vérifier l'exactitude ; mais il est généralement admis, et je suis, moi-même, d'avis que la vie humaine doit être protégée raisonnablement sur les croisements de voie publique, et il est, je crois, de notre devoir d'adopter une loi ne soustrayant pas la présente question à la juridiction de la commission des chemins de fer, vu que celle-ci possède les connaissances techniques requises pour la traiter ; mais qui la laissera sous le contrôle de cette commission ; qui obligera celle-ci d'exercer son jugement sur les croisements, et de donner aux compagnies les instructions qu'il faudra leur donner pour les contraindre de protéger leurs croisements le plus tôt possible. Tel est l'objet de mon amendement.

L'honorable M. BOSTOCK : J'ai écouté le discours prononcé par l'honorable sénateur de Marshfield, et j'ai été surpris de voir qu'il avait consacré un temps aussi long à l'examen des statistiques qui concernent la présente question ; mais il ne paraît pas avoir donné autant d'attention à l'étude de l'amendement proposé par l'honorable sénateur de De Salaberry. S'il avait étudié un peu plus cet amendement, il n'aurait pas prétendu que cet amendement aurait pour effet de priver un jury du droit de s'enquérir des accidents de voie publique. L'honorable sénateur de Marshfield semble porter une grande attention aux mots " A moins que tels croisements ne soient convenablement protégés ", comme il est dit dans le bill tel qu'adopté par la Chambre des Communes, et de ce que l'amendement proposé par l'honorable sénateur de De Salaberry ne contient pas exactement les mêmes mots qui figurent dans le bill des Communes, il conclut que cet amendement dépouille le jury de toute juridiction sur les accidents arrivés à ces croisements.

L'honorable M. FERGUSON : J'ai dit que le jury ne pouvait maintenant prendre connaissance de ces accidents, et que l'amendement ne modifiait aucunement cette situation.

L'honorable M. BOSTOCK : L'amendement proposé par l'honorable sénateur de DeSalaberry dit que, à moins que tel croisement ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu et protégé en conformité des ordonnances réalisés et ordres du comité des chemins de fer du conseil privé et de la commission en vigueur à ce sujet, ou à moins qu'une permission ne soit donnée par quelque ordonnance de la commission. Ainsi, cette phraséologie modifie quelque peu la position ; mais l'amendement ne dépouille le jury d'aucune juridiction sur les accidents arrivés sur les croisements. Le jury

pourra faire ses recommandations et déterminer la cause de l'accident tout comme il peut le faire maintenant. Je suis entièrement opposé au bill tel qu'il a été renvoyé par les Communes, parce que sa première partie décrète que l'article 275 de la loi des chemins de fer actuelle est abrogé et remplacé par le présent bill.

Je suis d'avis,—et je m'appuie sur l'expérience que j'ai acquise en voyageant sur les chemins de fer—que cet article 275 s'applique à une question entièrement différente de celle dont dispose le présent amendement. L'article 275 a été, selon moi, inséré dans la loi des chemins de fer dans le but de protéger le public voyageur, et le présent amendement a aussi pour objet de protéger les personnes qui traversent les voies publiques. L'abrogation de l'article 275, tel qu'il existe, serait certainement faire de la mauvaise législation.

L'honorable M. POWER : Ecoutez, écoutez.

L'honorable M. BOSTOCK : Pour cette raison je voterai contre le bill tel qu'il est rédigé. Je tiens aussi à m'arrêter, pendant quelques instants, sur un exposé fait par l'honorable sénateur de Marshfield relativement aux accidents arrivés sur les croisements. J'ai recueilli quelques renseignements statistiques sur ces accidents, et, sans vouloir dire rien de blessant à l'égard du public d'Ontario, je dirai que j'ai été surpris de constater, en examinant les états publiés dans la statistique des chemins de fer, que la plus grande partie des accidents de personne arrivés sur les croisements au niveau des rails, sont arrivés dans la province d'Ontario. Je ne sais pas pourquoi il en est ainsi ; mais les rapports officiels établissent que neuf personnes ont été tuées et quatre blessées sur le chemin de fer " Canada Southern Railway " ; 14 ont été tuées et blessées sur le " Grand Tronc ", dont le réseau s'étend dans toute la province d'Ontario ; 20 ont été tuées et 18 blessées sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Sur ce nombre de victimes je constate par les rapports qui ont été complaisamment fournis par le secrétaire de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, que 13 ont été tuées et 11 blessées dans la province d'Ontario. La province la plus peuplée qui vient ensuite était la province de Québec. Voilà des accidents arrivés sur des croisements de voie publique à des personnes auxquelles on n'a pu reprocher aucune imprudence. Ces chiffres comprennent presque tous les accidents de cette nature. Il y a deux personnes de tuées et cinq de blessées sur le chemin de fer Intercolonial, et une personne a été tuée sur le chemin de fer " Central Ontario Railway ", et deux tuées sur le " Canada Atlantic ". En sorte que, d'après cette statistique, presque tous les accidents de cette nature sont arrivés dans la province d'Ontario. Tout honorable membre du Sénat doit certainement désirer que la présente loi soit appliquée de manière qu'à l'avenir, il n'y ait plus d'accidents de cette nature à enregistrer. Mais j'ai constaté, en lisant le discours prononcé par celui qui a soumis au Sénat le présent bill, qu'il n'est pas du même avis que l'honorable sénateur de Marshfield. Dans le discours qu'il prononça, en juillet 1906, il s'exprima comme suit :

> Il n'y a réellement pas de loi. La loi existante est contradictoire, et c'est une des raisons pourquoi elle a besoin d'être amendée. La loi, jusqu'à l'année dernière, prescrivait qu'un train de chemin de fer ne pouvait excéder 10 milles à l'heure à moins que la voie ferrée ne fût clôturée ou protégée. En discutant la question devant le comité spécial, l'on constata que cette disposition avait besoin d'être amendée de manière à la rendre acceptable. L'effet de mon amendement sera que les trains de chemins de fer ne devront pas être conduits à une vitesse de plus de 10 milles à l'heure, à moins que la voie ferrée ne soit protégée, ou qu'une ordonnance de la commission ne permette une plus grande vitesse. Cette dernière disposition laisse pratiquement à la commission des chemins de fer le soin de décider quel genre de protection est nécessaire sur chaque croisement.

Je crois que le bill de cet honorable sénateur avait une plus grande portée que celle qu'il voulait lui donner, et que l'amendement proposé par l'honorable sénateur de DeSalaberry exprime les intentions de l'honorable promoteur du bill beaucoup mieux que ne le fait le bill tel qu'adopté par les Communes, et j'espère que cet amendement sera adopté.

L'honorable M. KERR : Je propose que le comité lève sa séance et rapoprte progrès en demandant la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée.

L'honorable M. LANDRY : Au nom du comité, rapporte que l'examen du bill a

progressé et que le comité demande la permission d'en continuer l'examen, demain.

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à 3 heures.)

SENAT.

Séance du jeudi, 19 mars 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

BILL CONCERNANT LE TRANSPORT PAR EAU DES MARCHANDISES.

ADOPTION DU PREMIER RAPPORT DU COMITE.

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND, au nom du comité des Banques et du Commerce, présente son rapport, au sujet du bill (Z) intitulé : " Loi relative au transport par eau des marchandises ", demandant que le comité soit autorisé à employer un sténographe pour sténographier les délibérations du comité relativement à l'étude du bill, les discussions qui s'y feront, les témoignages qui y seront entendus, et que quinze cents copies du rapport sténographié soient imprimées et distribuées comme l'entendra le comité. Il dit : J'espère que cette honorable Chambre n'hésitera pas à approuver la décision du comité et à adopter le rapport. Le bill est de plus grande importance au point de vue des nombreux intérêts du pays, et devant le comité, de bonne heure, ce matin, ontcomparu un grand nombre de personnes représentant des chambres de commerce, des compagnies de transport et coetera ; et le comité a pris sur lui d'employer des sténographes et de faire approuver leur emploi par la Chambre et de faire distribuer 1,500 exemplaires du rapport. Voilà tout ce que contient le rapport, et j'espère que la Chambre l'approuvera.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable sénateur veut-il parler d'un compte rendu des témoignages ou d'un compte rendu de la discussion ? S'agit-il du rapport contenant les témoignages qui doivent être rendus?

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND : Oui, les témoignages seulement. Je propose la suspension de la règle 24.

L'honorable M. LANDRY : Il n'y a pas de rapport sur le bill même ?

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND : Non, seulement sur l'impression des témoignages.

L'honorable M. YOUNG : Le comité demande l'autorisation de faire imprimer les témoignages.

L'honorable M. LANDRY : Je ne vois pas pourquoi nous suspendrions les règles pour l'adoption du rapport. Rien ne presse.

L'hon. M. McMULLEN : Il est de la plus haute importance que les témoignages recueillis et les discussions qui ont été faites sur la question soient le plus tôt possible mis entre les mains des personnes intéressées à l'adoption de cette législation. Le comité ne s'est ajourné que durant deux semaines, et il a décidé, comme l'a dit son président, de demander à la Chambre l'autorisation de faire imprimer ces témoignages, pour qu'ils soient mis le plus tôt possible entre les mains des intéressés. Il est donc bon que la règle soit suspendue pour cette fin.

L'honorable M. LANDRY : Dois-je comprendre que tous les témoignages ont été pris ce matin ?

L'honorable M. McMULLEN : Oui.

L'honorable M. POWER : Je suis de l'avis de l'honorable sénateur de Stadacona. Nous voulons tous faire ce que le comité propose. Rien ne presse à ce sujet, parce que, si je comprends bien, le comité a ajourné pour deux semaines. Aussi, en adoptan demain le rapport, nous aurons amplement du temps.

L'honorable M. SCOTT : C'est le délai qui est essentiel dans ce cas-ci. Ceux qui ont comparu pour combattre le bill voulaient avoir un délai d'un mois, et quand le vote a été pris, le renvoi à deux mois n'a été décidé qu'à une seule voix de majorité. On a prétendu que les intéressés étaient en Europe et qu'il était nécessaire de leur faire tenir ces renseignements afin qu'ils puissent être mis au fait des témoigna-

ges qui ont été donnés. Aussi il doit être tenu compte de chaque jour.

La motion est adoptée.

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND propose l'adoption du rapport.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (FF) intitulé : " Loi pour faire droit à Edith Maud Rosario Gammell ".)L'honorable M. Jones.)

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (151) intitulé : " Loi concernant la Erie, London and Tillsonburg Railway Company ". (L'honorable M. Wilson.)

Bill (76) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Interprovincial Railway Bridge Company of New-Bruswick. (L'honorable M. Costigan.)

Bill (77) intitulé : " Loi concernant la Canadian Northern Quebec Railway Company ". (L'honorable M. Tessier.)

BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

EN COMITE.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération le rapport du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports, auquel avait été soumis le bill (3) intitulé : " Loi modifiant la loi des chemin de fer."

(Au comité.)

L'honorable M. KERR : Tant de choses ont été dites sur cette question que je ne me crois pas en droit d'ajouter quelque chose à cette discussion ; mais il y a devant la Chambre tant d'amendements dont il a été donné avis, qu'il me semble qu'il vaudrait autant couper court à toute discussion. Autant que je puis le savoir, nous nous entendons tous non seulement sur l'opportunité mais sur la nécessité qu'il y a pour nous de formuler une disposition ayant pour objet de faire diminuer la vitesse des trains aux endroits où il peut y avoir du danger dans les villages, villes et cités censées être très peuplées. La seule différence que j'aie trouvée est dans le mode d'exprimer ce que nous désirons à ce sujet. Je crois que si nous parcourions, durant quelques instants, deux articles du bill, nous ferions plus pour atteindre ce but que si nous faisions une longue discussion. L'article de la loi, devenu l'article 275, a pour objet de faire réduire la vitesse, d'empêcher que les trains traversent à une vitesse de plus de dix milles à l'heure les parties populeuses des villes et des villages, et je n'ai entendu personne critiquer cette disposition ou exposer quelques raisons pour demander son abrogation.

Cet article est aussi nécessaire que tout article relatif à la vitesse des trains que nous avons discuté. Il est clair. Il n'exige pas d'amendement. Il parle par lui-même et défend d'une manière définitive que les trains circulent à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit dument clôturée et gardée de la manière prescrite par cette loi-ci. Cette obligation de clôturer la voie ne s'applique qu'aux croisements des villes autres que ceux des voies publiques ordinaires. Tous ceux qui ont parlé sur le sujet semblent aussi s'entendre pour dire que toutes les voies publiques doivent être gardées, et que la vitesse des trains, à moins qu'elles ne soient gardées, doit être réduite à la vitesse mentionnée dans l'article dont j'ai parlé, et toute la question pour nous est de savoir si le bill qui nous a été transmis par la Chambre des Communes pourvoit à cela d'une manière définitive ou bien si l'amendement proposé y pourvoit d'une meilleure manière. Je prétends que le bill tel qu'il nous a été transmis par la Chambre des Communes ne donne pas la protection que nous considérons ici nécessaire relativement à la vitesse des trains aux croisements à niveau. Il ne donne pas cette protection parce qu'il abroge l'article 275 et ne le remplace pas, sauf qu'il ne s'applique qu'aux croisements. Et l'on en conclut que si les trains doivent passer lentement à ces croisements, ils doivent nécessairement, pour arriver à cela, passer lentement dans les autres parties de la ville. On peut répondre à cela que s'il importe que les trains passent lentement aux croisements, il importe aussi qu'ils passent lentement dans les parties populeuses d'une ville, à moins que la voie, à cet endroit de la ville, ne soit dûment clôturée. Je trouve donc que l'absence de cette disposition dans le bill tel que nous l'a transmis la Chambre des Communes est une faute que nous de-

vrions, je crois, réparer. Nous devrions donner au public la protection dont il a besoin, nous devrions exiger que les trains ne traversent pas les endroits de la ville où le chemin n'est pas clôturé, à une vitesse plus grande qu'aux croisements, c'est-à-dire à une vitesse de plus de dix milles à l'heure.

L'honorable M. FERGUSON : L'article 293 retient exactement la même disposition, avec la seule différence que l'article 293 impose une amende, tandis que l'article 275 limite la vitesse.

L'honorable M. KERR : Je ne crois pas que la proposition de mon honorable ami soit bien fondée. Il fait allusion à l'article 393, non pas à 293, qui impose une amende :

Si un train ou une locomotive de la compagnie passe à un endroit où se croisent deux lignes distinctes possédées par la même compagnie ou par différentes compagnies, et où des signaux ont été dûment érigés, ou à moins que permission de passer à une plus grande vitesse n'ait été donnée par quelque règlement ou ordre de la commission.

Cela est assez juste, si la loi le défend, mais il s'agit d'une proposition qui impose une amende et qui doit être appliquée de la manière la plus sévère, et, comme vous n'avez rien fait dans la présente loi pour réagir contre cette disposition, vous ne pourriez faire appliquer l'article qui impose une amende.

Aussi, bien que la Chambre des Communes dans le bill qu'elle nous a transmis ait abrogé l'article 275, et qu'elle ait par là fait disparaètre l'idée de laisser circuler les trains à une vitesse de dix milles à l'heure, le fait de laisser dans le présent bill la disposition prohibitive ne ferait pas disparaître cette idée, comme l'a dit l'honorable sénateur de Marshfield. Je lui demande de prendre mon argument à ce sujet pour ce qu'il vaut, et mon attitude est, je crois, approuvée par tout sénateur qui connaît la loi relative à l'imposition des amendes pour violation des lois du Parlement. Conséquemment, bien qu'on on ait abrogé l'article 275 et qu'on l'ait remplacé par un nouvel article qui décrète qu'à tous les croisements de chemins de fer les trains ne doivent point passer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, on n'a pas amendé l'article qui impose l'amende ; et l'on a fait une loi prohibitive qui n'impose aucune amende. L'ancienne loi défendait de faire circuler les trains à une vitesse de plus de dix milles à l'heure dans les cités, villes et villages, et elle imposait une amende pour violation de cette loi. Les Communes par l'adoption de leur bill ont abrogé l'article prohibitif et l'ont remplacé par un autre, mais elles n'ont pas amendé l'article qui impose l'amende. Aussi, cette loi me semble, sous ce rapport, défectueuse et ne devrait pas être adoptée ici. Mon honorable ami me rappelle—et j'allais le dire—que si l'article a pour effet d'imposer une amende, la compagnie pourrait ensore, au lieu d'assumer la responsabilité ou d'être exposée à l'amende, accepter de payer l'amende comme une compensation pour n'avoir pas fait ce que la loi exigeait d'elle ; mais je ne crois pas que ce soit l'interprétation qui doive être donnée à l'article. Je prétends donc qu'on a fait une chose qu'on ne voulait pas faire par l'abrogation de l'article 275 tel qu'il est aujourd'hui dans la loi, et qu'on n'a jamais voulu permettre aux compagnies de faire circuler leurs trains à une telle vitesse, en payant $100 d'amende par jour et en se rendant responsables de toutes les conséquences résultant de la violation de la loi. Si je comprends bien, d'après la discussion qui s'est faite sur la question, on veut remettre dans la loi des chemins de fer une disposition qui a été rayée en 1903. Cela peut avoir échappé à l'observation de quelques honorables sénateurs, et conséquemment j'appelle leur attention sur ce point, à savoir que la disposition n'est pas nouvelle qui tend à décréter que les trains aux endroits où des chemins de fer traversent des voies publiques et dans les endroits populeux des villes et villages doivent passer lentement, à moins que les voies ne soient dûment clôturées. Plusieurs honorables sénateurs ont mentionné l'article de la loi qui prévoyait cela, et bien que cette disposition eût été rédigée d'une manière plus claire, en 1903, elle fixait la vitesse à six milles à l'heure, comme l'a dit l'honorable sénateur de Marshfield.

Mais la loi contenait aussi une disposition décrétant que la voie devait être clôturée aux croisements, que les voies publiques devaient être gardées, que le public devait être protégé. L'article était rédigé d'une manière explicite et avait la phraséologie qu'il avait lorsqu'il a été rayé de la loi

de 1903. Je veux parler de l'article que j'ai sous la main, de l'article 197 de la loi de 1888. Je lirai l'article précédent. L'article 194 se lit ainsi :

Lorsqu'une corporation municipale aura été organisée pour quelque township ou canton, et que ce township ou canton aura été arpenté et subdivisé, en totalité ou en partie, en lots pour l'établissement, les clôtures devront être faites et entretenues de chaque côté de la voie ferrée dans tout ce township ou canton, de la hauteur et de la force d'une clôture ordinaire de séparation, avec des ouvertures, barrières ou barres, ou des barrières à coulisses dites de course (hurdle gates) d'une largeur suffisante pour les besoins de ces ouvertures, avec des moyens de fermeture appropriés, aux croisements du chemin de fer par les chemins de ferme; et aussi des fosses garde-bestiaux à tous les croisements de grandes routes, convenables et suffisantes pour empêcher le bétail et les animaux de passer sur la voie ferrée.

Puis l'article 197 dit :

A chaque croisement de voie publique au niveau des rails, le croisement devra avoir, sur les deux côtés, d'assez bonnes clôtures pour permettre que les convois passent sans danger.

De sorte que dans la loi de 1888 se trouvait une disposition tendant à protéger le public aux croisements des chemins de fer. Elle décrétait le libre passage des trains, c'est-à-dire le passage des voyageurs pareillement.

Or cette disposition a été supprimée par un amendement fait en 1892 et par la refonte de la loi des chemins de fer en 1903, et ces articles ont été insérées dans une disposition relativement anodine qui se trouve dans l'article 254 de la loi telle qu'elle existe.

" La compagnie exigera et entretiendra sur le chemin de fer, des clôtures ", etc. Elle décrète que les clôtures des chemins de fer seront converties en garde-bestiaux suffisamment hauts et solides pour empêcher le bétail et les autres animaux de passer sur la voie ferrée. De sorte que ce que l'on trouvait dans l'article 197 de la loi de 1888 a été supprimé de notre législation. Maintenant nous proposons de réinsérer cette disposition ; mais nous proposons aussi de conserver la disposition relative à la vitesse des trains dans les cités, villes et villages. Sans doute il y a la disposition sur laquelle l'attentio na été attriée, à l'effet que la commission devrait faire un règlement pour tous les croisements des routes publiques pour prévenir ce que nous voulons prévenir, pertes de vie, blessures aux personnes surprises sur la voie par un train. A mon avis, le bill ne donne pas une protection satisfaisante.

Il ne règle pas la vitesse des trains aux croisements. Le bill décrète que nul train ne passera à un croisement à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins qu'un tel croisement ne soit " dûment gardé ". Qu'est-ce qu'on doit entendre par les mots " dûment gardé ". Qui décidera si un croisement est dûment gardé? Tout cela est vague. Aussi, quand un accident se produira et donnera lieu à un procès, le jury aura à décider si ce croisement était bien gardé ou non. Il n'est pas dit dans le bill quelle sorte de protection devra être donnée au public. Il peut être nécessaire de garder avec plus de soin certains croisements. En tout cas, un jury peut décider aujourd'hui que le croisement était suffisamment gardé, et demain un autre jury, dans un autre cas, peut décider le contraire. Il y a là incertitude, et cette incertitude peut, à proprement parler, permettre à une compagnie de chemin de fer de défier l'opinion publique et de tout risquer.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami admettra-t-il qu'en vertu de l'article 30 la Commission devra décider la chose. La Commission est autorisée à assurer au public cette protection, et l'article 30 indique comment elle doit le faire. C'est la Commission qui doit absolument décider la chose.

L'honorable M. KERR : J'ai cru que mon honorable ami croyait cela, et que c'est parce qu'il était de cet avis qu'il avait appuyé cet article ; mais il est bien évident qu'il est dans l'erreur. La voie doit être bien gardée, que le public exige cela ou que la compagnie agisse de son propre mouvement ou qu'elle agisse conformément à un ordre qui lui a été donné. En tout cas, si un accident se produit, le jury doit se demander : " Est-ce que le croisement est bien gardé ou est-il gardé conformément à un ordre donné par la Commission des chemins de fer ou conformément à la loi ? Et si le jury trouve le croisement suffisamment gardé, la compagnie du chemin de fer est libérée de toute responsabilité. Voilà la première alternative. L'autre alternative est celle à laquelle a fait allusion mon ho-

norable ami : " Ou à moins que tel croisement ne soit construit et régulièrement entretenu à l'avenir conformément aux ordres et règles de la Commission des chemins de fer."

L'honorable M. FERGUSON : Je veux parler de la première alternative.

L'honorable M. KERR : La compagnie peut de son propre mouvement, avoir gardé la voie, et le jury peut venir à la conclusion qu'elle n'était pas suffisamment gardée et condamner la compagnie ; mais, dans un autre cas, le jury pourrait interpréter les témoignages d'une toute autre manière et venir à une conclusion toute différente, et vous auriez à combattre une difficulté à laquelle une loi du Parlement ne devrait pas donner lieu. La question n'est pas réglée d'une manière assez claire.

L'honorable M. CLORAN : Qu'est-ce que l'honorable sénateur propose ?

L'honorable M. KERR : L'amendement.

L'honorable M. CLORAN : Cela n'est pas suffisant.

L'honorable M. KERR : Je le regrette.

L'honorable M. POWER : Quel amendement ?

L'honorable M. KERR : L'amendement proposé par l'honorable sénateur de DeSalaberry. L'amendement adopté par le comité règle la question ; mais, à mon avis, sa phraséalogie n'en est pas satisfaisante. L'article que je préfère est l'amendement qu'a proposé l'honorable sénateur de De Salaberry et qui se lit ainsi :

3. Nul train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie publique, au passage à niveau, ne soit protégée comme il convient, ou à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu et protégé, en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du Conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

De sorte que la compagnie, relativement à cet amendement, peut seulement répondre qu'un ordre a été donné par la commission des chemins de fer, qui a étudié la question et a défini la protection qui doit être donnée, qui a indiqué comment la barrière doit être construite, entretenue et gardée. Voilà les trois choses exigées, et cet ordre protège la compagnie.

L'honorable M. BELCOURT : La quatrième ligne de l'amendement se lit ainsi : " En conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du conseil Privé ". Sont-ce les trois choses exigées ? Faut-il une ordonnance, une règle ou une ordre du comité des chemins de fer ?

L'honorable M. KERR : Naturellement il s'agit d'ordonnances faites par deux institutions différentes. Il pourrait s'agir d'un croisement de chemin de qui a été construit, entretenu et gardé en vertu d'une ordonnance faite il y a quelques années, par le comité des chemins de fer du conseil Privé. Voilà un cas. Une autre disposition décrète que le croisement doit être construit entretenu et gardé comme il convient en conformité des ordonnances, règles et ordres de la commission.

L'honorable M. BELCOURT : Mon honorable ami ne croit-il pas que la phraséologie n'est point la phraséologie qu'il faudrait. Je crois qu'il devrait employer les mots : " Une ordonnance ou une règle ou des instructions ". Il y aurait alors des expressions différentes.

L'honorable M. KERR : Non, je ne veux pas faire cela. Je veux faire le contraire. Il pourrait être fait un ordre et il pourrait en être fait plus d'un. Je désire rendre les obligations cumulatives et non pas facultatives.

L'honorable M. BELCOURT : Alors chaque fois cela devrait être fait conformément à trois choses, et non pas conformément à l'une des trois choses.

L'honorable M. KERR : Oui, conformément à trois choses.

L'honorable M. BELCOURT : Conformément à un ordre, conformément à un règlement, conformément à des instructions. Je veux saisir cela.

L'honorable M. KERR : Il faut trois conditions relatives à trois exigences. Il doit être construit, il doit être ensuite régulièrement entretenu, et il doit être gardé conformément à un ordre, non seulement

conformément à un ordre, mais conformément à un règlement et aux instructions du comité des chemins de fer du conseil Privé ou de la commission. De sorte que si le comité des chemins de fer fait un ordre général, une ordonnance ou donne des instructions générales relativement au passage à niveau, ces trois exigences doivent être satisfaites, et c'est pourquoi je préfère cet amendement au bill Lancaster.

L'honorable M. BELCOURT : Je désire attirer l'attention sur ce qui me paraît être une difficulté grave. Nous savons tous le grand nombre de passages à niveau qu'il y a au Canada. Exiger pour chaque passage à niveau ces trois choses, ce serait enlever à la commission des chemins de fer le pouvoir de donner un ordre pouvant être appliqué à un certain nombre donné de passages à niveau.

L'honorable M. KERR : Naturellement, si un article contient plus d'une chose, il n'est que raisonnable que nous étudiions toutes les choses qui s'y trouvent avant de venir à une conclusion. Je répondrai à cela dans quelques instants. Au lieu de dire, comme dit le bill Lancaster: " A moins qu'il ne soit dûment gardé ", en ne définissant pas la protection qui doit être donnée, en laissant décider cela par un jury qui peut être influencé par des témoignages scientifiques de gens haut placés qui font plus autorité que des témoins ordinaires. . .

L'honorable M. BELCOURT : Mon honorable ami essaie de me convaincre que le j'ai tort d'appuyer le bill. Je n'appuie pas le bill tel qu'il existe.

L'honorable M. KERR : Je suis heureux d'entendre dire cela à mon honorable ami ; mais il me semble que s'il est de mon avis je pourrai expliquer aux autres honorables sénateurs que les exigences sont définies. Dans le passé le conseil privé a décidé ou la commission des chemins de fer a ordonné ce qui devait être fait pour la protection du public, ce qui devait être fait pour l'entretien, ce qui devait être fait pour la construction, l'entretien et la protection ; et si la compagnie a fait cela, elle a fait son devoir, et elle est libérée de sa responsabilité en vertu de cet article de la loi. Rappelez-vous que l'ordre doit être un de ceux qui sont en vigueur alors et qu'il doit s'appliquer à ce croisement ou qu'il doit être rédigé de manière à s'y appliquer, bien qu'il puisse s'appliquer aussi à d'autres croisements. C'est un des cas, et voici l'alternative : " Ou à moins que la permission n'ait été donnée par quelque règlement ou ordre de la commission." Les honorables sénateurs verront que la compagnie peut s'adresser à la commission et lui représenter que ces choses-là ne peuvent pas être toutes faites à la fois ; qu'elles peuvent être faites au fur et à mesure que le progrès s'accomplit, et la commission peut la libérer de toute responsabilité en attendant qu'elle donne au public la protection exigée par la commission. Elle peut faire un règlement ou une ordonnance. En d'autres termes, la commission, qui a ses fonctionnaires, peut obliger la compagnie à se conformer à cette ordonnance ou à ce règlement. Sinon, aucun ordonnance ou règlement n'est en vigueur et toute la loi est d'une application absolue. Au lieu de prêter à l'équivoque elle fait disparaître toute équivoque, et, au point de vue de la justice, elle peut dire: " Ce croisement se trouve dans des conditions tellement spéciales qu'elle nous permet de demander une suspension ou un règlement. Toutes ces propositions me semblent raisonnables et chacune d'elles semble précise, et s'il n'en est pas tenu compte, toute la loi doit s'appliquer. En d'autres termes, la phraséologie a un sens absolu : " Nul train ne passera à une vitesse de plus de dix milles à l'heure à moins . . . . . à moins que vous ne puissiez prouver que vous n'ayez fait votre ouvrage conformément à un ordre, que vous l'avez entretenu suivant un ordre, que vous l'avez gardé conformément à un ordre ou à moins que vous ne puissiez, en vous adressant à la commission des chemins de fer, lui faire connaître la raison pour laquelle vous devre, par quelque ordre ou règlement être, jusqu'à un certain point, durant quelque temps, libérés de l'obligation dont il s'agit.

La commission sait ce que le Parlement et le public désirent à ce sujet, et l'on peut compter qu'à l'avenir elle fera ce qu'elle a fait dans le passé et qu'elle saura faire appliquer cette disposition. Cest là une des plus hautes fonctions que la commission des chemins de fer a été appelée à remplir. Et

puis il y a une disposition qui tend à décréter que la commission peut, de temps à autre, non seulement limiter le passage des trains à une certaine vitesse, mais encore fixer le nombre de milles qu'ils doivent faire à l'heure. Certaines raisons peuvent l'autoriser à permettre que les trains circulent à une plus grande vitesse à certaines heures du jour ou de la nuit. Il n'y a donc pas de raison au monde pour que les opérations de la compagnie soient inutilement entravées. Aussi je crois que l'amendement de mon honorable ami est préférable au bill tel qu'il était quand il nous a été transmis de la Chambre des Communes, et il constitue, à proprement parler, le bill tel qu'adopté par le comité ; mais sa phraséologie est plus précise, plus claire et conséquemment plus facile à appliquer.

L'honorable M. DOUGLAS : L'honorable sénateur voudra-t-il nous expliquer l'effet du dernier article sur l'article précédent ?—que les trains ne passeront pas à une vitesse de plus de dix milles à l'heure et que la commission pourra fixer la vitesse ? Ne se contredisent-ils pas l'un l'autre ?

L'honorable M. KERR : Le bill transmis par la Chambre des Communes contient cette disposition. Au lieu du mot "fixer", le mot "limiter" a été employé. Je crois que le mot "limiter" a été employé au lieu du mot fixer. On n'a pas voulu dire que la vitesse serait moindre, mais on a voulu dire qu'elle serait fixée.

L'honorable M. DOUGLAS : Pourquoi deux articles ?

L'honorable M. KERR : Je ne propose pas l'insertion de deux articles.

L'honorable M. DOUGLAS : Ils sont dans l'amendement.

L'honorable M. KERR : Non. Je veux insérer cette disposition dans l'amendement au lieu de celle du bill Lancaster. Elle remplace celle du bill Lancaster avec cette différence que le mot "limiter" est devenu le mot "fixer", parce que, pour certaines raisons, la commission pourrait être obligée de dire que la vitesse devra être de plus de dix milles à l'heure. Elle prendra la responsabilité de fixer cela, et je crois que pour cette raison il n'y aura aucune difficulté à craindre, aucun danger à courir.

L'honorable M. WOOD : Elle pourrait diminuer la vitesse.

L'honorable M. KERR : Oui, ou bien l'augmenter.

L'honorable M. CLORAN. J'aimerais à poser une question à l'honorable sénateur. Se rappelle-t-il ces paroles :

Il me semble que le Sénat ne pourrait remplir tout son devoir s'il n'adoptait pas ce bill. Cette question des croisements de chemins de fer devrait être réglée comme le bill le décrète.

C'est le bill qui est devant la Chambre. L'honorable sénateur se rappelle-t-il avoir fait cette assertion ?

L'honorable M. KERR : Nul doute que je me sois servi de ces expressions ; mais je m'en suis servi au moment de nous former en comité, alors que nous pouvions discuter la question, et je réclame pour moi le privilège dont jouit chaque membre de cette Chambre, celui de pouvoir changer d'avis. Je n'ai pas de parti pris. Le bill peut être bon ; mais s'il peut être amélioré, j'aime mieux l'approuver que de le rejeter. Je crois que l'amendement proposé par l'honorable sénateur de DeSalaberry aurait pour effet d'améliorer le bill, et pour cette raison je l'appuie, sans retirer un seul mot que j'ai dit auparavant.

L'honorable M. CASGRAIN : Cette question a une grande importance. La principale chose sur la quelle je désire attirer l'attention de la Chambre est l'assertion qu'a faite l'honorable sénateur de Marshfield. Il a mentionné le nom de M. Mountain, l'ingénieur en chef de la Commission des chemins de fer. Il a dit :

M. Mountain assista à la deuxième séance du comité, tenant dans sa main le rapport qui avait été soumis à la Chambre; il le lut et dit qu'il était exact.

Et après cela l'honorable sénateur de Marshfield a essayé de convaincre cette honorable Chambre que le rapport était inexact. Je crois qu'il a parlé de bonne foi ; mais il doit y avoir erreur eu une erreur quelque part, parce que je crois que le rapport que M. Mountain rédigea était absolument exact comme il l'avait déclaré. La seule différence, comme M. Mountain l'a dit c'est que dans le rapport de la Commission des chemins peuvent avoir été mentionnés les accidents survenus sur le chemin de

fer Intercolonial, qui n'est pas sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. Là-dessus l'honorable sénateur de Marshfield a cherché à découvrir le nombre de personnes tuées sur le chemin de fer Intercolonial. Il a découvert que trois personnes seulement ont été tuées sur ce chemin. Aussi, il dit que le nombre n'est pas suffisant pour expliquer la grande différence. Je me suis donné la peine d'examiner les rapports, et j'ai lu le dernier rapport—je désire que le Sénat prenne bien note de ceci—le dernier rapoprt du département des Chemins de fer et Canaux. J'ai lu, dis-je, des statistiques compilées avec beaucoup de soin. A propos, je recommande aux honorables sénateurs la lecture de rapport qu'a préparé M. Payne, sous la direction de M. J. Butler. C'est un ouvrage d'une grande valeur, que chacun devrait se procurer, même à un grand prix. C'est un ouvrage qui contient un grand nombre de renseignements que nous n'avions pas auparavant. Les statistiques ont été compilées jusqu'au 30 juin 1907, tandis que le dernier rapport de la Commission des chemins de fer ne contient des statistiques que jusqu'au 31 mars 1907, les mois d'avril, de mai et de juin n'y étant pas compris—relativement à ce calcul. Il n'est pas étonnant que les chiffres que M. Mountain a cités des rapports de la Commission des chemins de fer ne concordent pas avec le rapport du département des Chemins de fer et Canaux. Ils ne sont pas les mêmes pour les mêmes dates. Il y a une différence de trois mois entre les deux rapports.

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami remarquera que la comparaison s'applique à trois années.

L'honorable M. YOUNG : Il y a une différence entre les dates.

L'honorable M. CASGRAIN : Cela ne fait pas disparaître la différence entre les dates. Dans le rapport de la commission des chemins de fer je vois que quarante personnes ont été tuées et vingt-neuf blessées, tandis que dans l'index de l'autre rapport, sous une autre rubrique, je vois que 48 personnes ont été tuées et 29 blessées. C'est un rapport des statistiques compilés par le département des chemins de fer et canaux.

L'honorable M. FERGUSON : Pour quelle année ?

L'honorable M. KERR : Pour l'année expirée le 30 juin 1907, aux pages 114 et 115.

L'honorable M. CLORAN : Etait-ce un rapport pour les douze mois de cette année?

L'honorable M. CASGRAIN : C'est quelque peu embrouillant. L'honorable sénateur me donnera-t-il une petite chance de terminer ? Ensuite il pourra poser toutes les questions qu'il lui plaira de poser. Assurément, il pourra se les rappeler.

L'honorable M. CLORAN : Je pose une simple question, et l'honorable sénateur n'a pas le courage de me répondre.

L'honorable M. CASGRAIN : L'honorable sénateur ne cesse de m'interrompre.

Je parle durant environ trois minutes et il m'interrompt durant deux minutes.

Il devrait me laisser continuer. Après cela, je répondrai avec plaisir à toutes ses questions, si je suis capable de le faire.

L'honorable M. FERGUSON : Je désire faire remarquer à mon honorable ami....

L'honorable M. CASGRAIN : Je proteste

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur n'a qu'à regarder à la page 114, et il verra qu'il ne fait qu'en lire une partie. S'il regarde à l'autre page, il verra que 69 personnes ont été tuées et 67 blessées. Il y a là deux catégories, les violateurs de la propriété et ceux qui ne le sont pas.

L'honorable M. CASGRAIN : Quelles sont ces pages ?

L'honorable M. FERGUSON : 114 et 116 des statistiques de 1907, et je remarque que l'honorable sénateur fait une erreur, qu'il ne lit que ce qui se rapporte aux accidents survenus aux passages à niveau, aux personnes qui ne violent pas la propriété du chemin de fer ; mais la loi de cette année-là fait une différence relativement aux violateurs de la propriété, et s'il aditionne les accidents des deux catégories, il verra que les chiffres que j'ai cités sont exacts.

L'honorable M. CASGRAIN : J'aimerais que l'honorable sénateur de Marshfield dise s'il persiste à dire que le rapport fait par M.

Mountain n'est pas un rapport exact ? Il dit ici : " Vous dites que le rapport est exact". Et il parle pendant des vingt minutes pour attaquer ce rapport, désirant mettre M. Mountain dans une fausse position vis-à-vis du Sénat. Je connais M. Mountain, depuis un grand nombre d'années, et il n'y a pas un ingénieur canadien pour lequel j'ai plus de respect. Nous ne pouvons point, n'est-ce pas, faire allusion à ce qui s'est fait en comité ?

L'honorable M. FERGUSON : Oh ! oui.

L'honorable M. CASGRAIN : Alors je puis dire que M. Mountain a produit une liste établissant qu'un certain nombre de personnes ont été tuées. Alors l'honorable sénateur est allé à sa chambre, et nous en a rapporté un autre rapport, et a voulu faire croire au comité que M. Mountain cherchait réellement à mettre devant le comité un rapport inexact et il lui a demandé : " Voulez-vous vous expliquer, M. Mountain ? " Et nous savons comment il pose ses questions. Nous connaissons le ton qu'il prend. Il demanda : " Comment se fait-il que vos chiffres ne concordent pas ? " Et la plupart des membres du comité crurent que M. Mountain avait fait une grave erreur, quand M. Mountain, après avoir comparé les chiffres, dit : " Les chiffres pour l'Intercolonial ne sont pas dans notre rapport parce que, comme vous le savez, d'après la loi des chemins de fer l'Intercolonial n'est pas sous l'autorité de la commission des chemins de fer." Il devait nécessairement y avoir une différence entre les chiffres.

L'honorable M. FERGUSON : Les chiffres sont sous les yeux de l'honorable sénateur ; il ne peut pas se tromper, s'il les lit.

L'honorable M. CASGRAIN : Un rapport a été fait jusqu'au 31 mars 1907, et l'autre a été fait jusqu'au 30 juin 1907—une différence de trois mois.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur a omis, à la page qu'il a lue, 21 décès et un plus grand nombre d'accidents.

L'honorable M. CASGRAIN : Je ne comprends pas comment l'honorable sénateur peut confronter deux rapports qui ne sont pas de la même date.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur sait qu'il omet ces chiffres. Autrement il ne refuserait pas d'y regarder. Voilà les deux articles.

L'honorable M. CASGRAIN : Je suis réellement surpris que l'honorable sénateur pense que je veuille cacher des chiffres.

L'honorable M. FERGUSON : Pourquoi l'honorable sénateur n'y regarde-t-il pas ?

L'honorable M. CACGRAIN : Je ne puis le faire en un clin d'œil. Il s'agit de deux rapports, qui ne sont pas de la même date, un pour un espace de temps plus long de trois mois que l'autre. Aussi, est-il difficile de faire une comparaison entre les deux.

L'honorable M. FERGUSON : Ce n'est pas une raison pour que l'honorable sénateur ne lise que la moitié du rapport qu'il a entre les mains.

L'honorable sénateur dit, de plus :

> Je dois dire que je n'ai pas une confiance absolue dans les experts de la commission des chemins de fer, parce que M. Dellinger et M. Mountain étaient présents et ont entendu M. Chrysler faire l'assertion absurde que j'ai citée, à savoir qu'il faudrait deux milles, etc.

L'honorable sénateur n'a pas une confiance absolue dans les experts de la commission des chemins de fer. Je veux défendre dans cette Chambre un des experts de la commission des chemins de fer, que je connais parfaitement, M. Geo. A. Mountain, et je dis que le Gouvernement ne pouvait faire un meilleur choix. C'est un homme d'une grande expérience. C'est un homme qui a conduit de grands travaux. Il a, aux services de M. J. R. Booth, construit une partie du chemin de fer Canada-Atlantique, d'Ottawa à Depot Harbour et Parry-Sound, un chemin qui a été cité plusieurs fois comme l'un des meilleurs du pays. Pas un employé de chemin de fer n'a donné plus de satisfaction, et en entendant dire qu'il voulait cacher quelque chose au comité, j'ai cru qu'il était de mon devoir de prendre la parole dans la Chambre pour défendre ce monsieur. Quant au bill Lancaster, je suis et j'ai toujours été en faveur du principe de cette mesure ; mais je suis heureux de dire que l'honorable sénateur de DeSalaberry,

avec les vastes connaissances qu'il a de la loi et l'habilité qu'il possède de résoudre les difficultés légales, l'a améliorée de cent pour cent, et je serais heureux de voter pour l'amendement qu'il a proposé et qui laisse la décision de toutes ces causes à la commission des chemins de fer, qui est mieux en mesure de décider de quelle manière un croisement de chemin de fer sur une route publique doit être gardé.

L'honorable M. POWER : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire de très longs discours sur cette question, et assurément il n'est pas nécessaire de s'enflammer en la discutant. Il n'y a eu personne de tué ici, et nous devrions pouvoir étudier la question avec calme et réflexion. Je n'ai entendu aucun sénateur dire qu'il ne voulait pas que toutes les précautions possibles fussent prises pour protéger la vie humaine. Sans doute il y a des choses contre lesquelles vous ne pouvez pas protéger le public. Vous ne pouvez pas protéger les gens contre leur imprudence, contre leur négligence et leur ignorance ; tout ce que vous pouvez faire c'est d'empêcher qu'une personne raisonnablement prudente ne coure le risque d'être tuée sur un chemin de fer.

L'honorable sénateur de Marshfield a paru porté à vouloir amoindrir les embarras qu'auront à subir les compagnies par suite de l'application du bill Lancaster tel qu'il nous est venu de la Chambre des communes. Je crois que les membres du comité ont été généralement convaincus que l'application de ce bill nuirait considérablement au commerce du pays. Le bill a sans doute pour objet de prévenir des accidents fatals. Le bill n'a pas d'autre objet que de diminuer le nombre des accidents aux passages à niveau sur les routes publiques. Maitenant, j'en réfère aux statistiques citées par l'honorable sénateur de Marshfield. Je regarde aux pages 114 et 115 et je lis à la page 114 que le nombre des personnes qui ont été tuées et blessées en passant sur les voies ferrées sans la permission des compagnies a été de 21 et de 18. A la page suivante on voit que le nombre des personnes qui ont été tuées et blessées aux passages à niveau a été de 48 et 49. Je désire appeler l'attention sur un autre fait. Aux autres endroits des voies ferrées, 122 personnes qui avaient passé sans permission sur les terrains des compagnies de chemins de fer, ont été tuées accidentellement et 55 ont été blessées. Il a eu trois fois plus de personnes de tuées et de blessées le long des voies ferrées qu'aux passages à niveau. Dix personnes ont été tuées et douze blessées sur les chemins de fer, où elles avaient le droit de passer. Aussi, honorables sénateurs, bien que cette statistique soit sombre et attristante, le nombre des victimes n'est pas aussi considérable qu'on aurait pu le supposer, vu que nous possédons des chemins de fer qui forment une longueur de 22,000 milles. Il n'y a plus qu'un seul point sur lequel je désire attirer l'attention de la Chambre. Généralement la vitesse des tramways électriques n'est pas de plus de dix milles à l'heure, et en lisant le rapport relatif aux accidents survenus sur les chemins de fer urbains, je vois que 27 personnes ont été tuées et 84 blessées, et naturellement le nombre de milles parcourus par les tramways est beaucoup moindre. Il y a eu autant de personnes de tuées par les tramways électriques que par les autres chemins de fer, c'est-à-dire aux passages à niveau.

L'honorable M. FERGUSON : Est-ce une compensation pour les autres ?

L'honorable M. POWER : Non, mais, je n'ai pas entendu l'honorable sénateur parler avec son éloquence ordinaire des accidents survenus sur les chemins de fer électriques.

L'honorable M. FERGUSON : La Chambre n'a pas été saisie de cette question.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur voudra bien me laisser continuer. Je n'aurais pas parlé de cela, si l'honorable sénateur n'avait pas voulu en savoir plus long. Je n'ai entendu personnes proposer que nous obligions les tramways électriques à réduire leur vitesse. Il y a un autre point sur lequel l'attention de la Chambre n'a pas été attirée et que les honorables sénateurs doivent considérer avant de prendre une décision. Quel est le nombre proportionnel des accidents qui ont lieu dans les parties populeuses des cités, des villes et des villages ? Généralement

il y a plus d'accidents aux passages à niveau dans les districts ruraux que dans les cités, les villes et les villages.

A en juger par ce qu'on lit dans les journaux, les accidents qui ont lieu aux passages à niveau des campagnes sont plus nombreux que ceux qui se produisent dans les cités et les villes. Il y a un autre point à toucher, et je suppose que les honorables sénateurs trouveront peut-être absurde pour moi de poser cette question : "Le danger d'un accident grave est-il augmenté par une plus grande vitesse des trains" ? Il y a une chose que nous ne devons pas oublier : le train qui fait quarante milles à l'heure passe à un endroit dans le quart du temps que prend à y passer un train qui fait dix milles à l'heure, et pour cette raison, toutes choses égales d'ailleurs, le danger des accidents serait moindre; mais naturellement le train rapide surprend les gens sur la voie, au moment où ils ne s'y attendent pas.

Il y a aussi le fait que lorsque approche un train express, qui doit faire quarante milles à l'heure, les gens s'écartent de la voie.

L'honorable M. SULLIVAN : Ecoutez ! écoutez ! Il n'y a aucun doute là-dessus.

L'honorable M. POWER : J'arrive maintenant au bill tel que transmis au comité des chemins de fer. Comme l'a fait remarquer l'honorable sénateur de Toronto, le bill tel qu'il nous a été transmis de la Chambre des communes, abrogeait absolument l'article 275 de la Loi des chemins de fer et y substituait une autre disposition.

L'article de la Loi des chemins de fer qui a été abrogé contenait une disposition tendant à décréter qu'aucun train ne devait traverser une partie populeuse de toute cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne fût clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par cette loi, ou à moins que la permission ne fût donnée par une ordonnance ou un règlement de la commission. Le bill tel qu'il nous a été transmis de la Chambre des communes proposait de supprimer cela entièrement. Assurément il importe que la voie ferrée soit clôturée autant qu'il importe que le passage à niveau soit convenablement gardé. Si, par exemple, un chemin de fer longe une route publique, qui n'est pas clôturée, le danger d'un accident est beaucoup plus grand. Le bétail est censé suivre ou traverser la voie, et si j'avais à choisir entre les dispositions de l'article 275 tel qu'il existe à présent et les dispositions du bill qui nous a été transmis, assurément je choisirais l'article 275 de la Loi des chemins de fer. La différence qu'il y a entre le bill qui a été transmis au Sénat et ce qui fait le sujet de l'amendement de l'honorable sénateur de Marshfield et l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry, c'est que l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry laisse la chose à la discrétion de la commission des chemins de fer. Or, cette commission a été nommée pour régler la question de l'administration de nos chemins de fer, et jusqu'à présent elle a rempli ses fonctions d'une manière satisfaisante. Bien que je respecte hautement la manière de voir de l'honorable sénateur de Marshfield, je dirai qu'en somme le président de la commission des chemins de fer et ses collègues sont aussi capables que l'honorable sénateur de juger quel règlement devrait être fait relativement à la vitesse des trains sur les lignes de chemins de fer. C'est la commission qui doit régler cette question, et c'est pour cela que des deux amendements je préfère celui de l'honorable sénateur de De Salaberry. Il y a un autre point sur lequel l'attention, à mon avis, n'a pas été suffisamment attirée. L'honorable sénateur de Kamloops en a parlé hier après-midi. En tout cas, ce point-là mérite d'être plus longuement étudié. Je crois que le promoteur du bill n'a pas voulu, dans l'autre Chambre, exclure l'autorité de la commission des chemins de fer, et je lirai une couple de passages des discours qu'il a faits aux Communes. A la page 7066 du "Hansard" des Communes pour l'année 1906 je vois que le député de Lincoln a dit :

> Mon amendement a pour effet de décréter que les trains de chemins de fer ne doivent pas faire plus de dix milles à l'heure sans garder leurs voies ou sans avoir obtenu un ordre de la commission des chemins de fer.

Voilà justement ce que l'amendement de mon honorable ami propose. Voici une autre citation du discours en question :

> Cela permet virtuellement à la commission des chemins de fer de décider quelle protection est nécessaire à un passage à niveau.

Si cela eût été inséré dans le bill qui nous a été transmis des Communes, il est probable que le comité n'aurait pas songé à l'amender.

L'honorable M. FERGUSON : Si l'honorable sénateur veut regarder à la date, il verra que cela a été dit au cours de la discussion qui s'est faite sur un bill qui avait été déposé devant la Chambre, non pas sur un bill approuvé par un comité composé de sept membres, mais sur un bill présenté de bonne heure par M. Lancaster. Je crois qu'il en est ainsi, bien que je ne l'aie pas lu.

L'honorable M. POWER : Je lirai ce qui précédait cela, pour mettre les choses au point.

Le 5 juin.

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du bill (62) modifiant la Loi des chemins de fer, de 1903.—(Honorable M. Emmerson).

L'honorable M. H. R. Emmerson (ministre des Chemins de fer et Canaux) propose que la Chambre se forme en comité et il dit :

Si je comprends bien, chaque article de la deuxième édition de ce bill, tel qu'amendé dans le comité général, a été étudié et approuvé par ce comité. Conséquemment le bill en ce moment doit être considéré comme ayant été approuvé par le comité général de la Chambre. Il y a cependant dans le bill (n° 80) une chose dont il a été question dans ce comité-ci et que peut-être l'honorable député de Lancaster expliquera.

M. LANCASTER : A la suite d'un arrangement fait avec le gouvernement par l'intermédiaire du ministre des chemins de fer, je propose d'ajouter ce qui suit comme article 20 A.

C'est à ce sujet qu'il fit son discours. Je prétends que le bill rédigé par l'honorable sénateur de Lincoln n'a pas interprété ses intentions, parce que le bill qu'il nous donne, dont il fait des citations, est absolument semblable au bill qui nous a été transmis l'autre jour. J'ai cité des passages des pages 7065 et 7066.

J'ai feuilleté le " Hansard " de la dernière session (1906-07) et à la page 953 j'ai constaté que le député de Lancaster s'est exprimé ainsi :

D'après le bill tel qu'adopté par cette Chambre à la dernière session, la compagnie n'aura qu'à s'adresser à la commission, si elle ne veut pas donner la protection voulue, pour obtenir la permission spéciale de ne pas donner cette protection.

Cela démontre que l'honorable sénateur de Lincoln n'a réellement pas eu l'intention d'enlever à la commission des chemins de fer son autorité. Et cependant l'honorable sénateur de Marshfield s'indigne et veut nous représenter comme des monstres parce que nous voulons donner au bill qui nous a été transmis la signification qu'a voulu lui donner son auteur, au cours de deux sessions, dans la Chambre des communes. J'ai pensé à faire une comparaison entre l'amendement dont j'ai donné avis et celui proposé par l'honorable sénateur de De Salaberry ; mais je crois qu'il vaut mieux disposer d'abord de l'amendement de l'honorable sénateur de Marshfield. Je dirai cependant, relativement à l'amendement dont j'ai donné avis et relativement à celui dont a donné avis l'honorable sénateur de De Salaberry, que le mien est à peu près de moitié moins long et qu'il règle tout aussi bien la question.

L'honorable M. McMULLEN : Je ne veux rien ajouter aux raisons qui ont été formulées au point de vue légal. Je préfère laisser discuter cette question par les grands légistes de cette Chambre. Je veux simplement toucher à quelques points qui n'ont pas été touchés. Si nous avions stipulé, au début de la construction des chemins de fer au Canada, qu'il ne devait pas y avoir de passages à niveau, il est probable que nous n'aurions pas les nombreux chemins de fer dont nous jouissons aujourd'hui. Les passages à niveau ont été et sont nécessaires dans un pays comme le nôtre. Nous n'avons pas le droit de nous plaindre des compagnies de chemins de fer parce qu'il existe des passages à niveau. Ils existent pour l'utilité du public, pour lui donner des moyens de transport, pour le bien général. Si ceux qui passent aux croisements à niveau étaient prudents, nous n'aurions pas à déplorer les nombreux accidents qui s'y produisent. Combien de personnes regardent aux signaux que les compagnies de chemins de fer érigent pour avertir les gens des dangers auxquels ils s'exposent ? Ils passent en voiture, sans faire la moindre attention. De là des accidents. Nous devrions avoir le pouvoir d'insérer dans le Code criminel un amendement imposant une amende à quiconque n'arrête pas un instant avant de traverser une ligne de chemin de fer. Si nous n'avons pas ce pouvoir, j'aimerais à voir les légis-

latures provinciales faire quelque chose dans ce sens-là. Or l'honorable sénateur de Marshfield a contredit l'assertion que j'ai faite dans le comité, lorsque j'ai dit que les compagnies de chemins de fer canadiens se trouveraient dans l'embarras si le présent bill était adopté, que cette mesure permettrait aux chemins de fer des Etats-Unis de faire de la concurrence aux chemins canadiens. Il a dit que presque chaque état voisin a dopté une législation dans le genre du bill qui nous a été transmis des Communes. Je le défie maintenant de nommer un seul état où une loi aussi rigoureuse a été adoptée. Le seul état qui ait adopté une pareille législaion est le New-Hampshire, qui a un statut qui ne réglemente pas la vitesse des trains, mais donne à la commission des chemins de fer le pouvoir de fixer la vitesse des trains qui traversent les villages et les villes. C'est ce que nous voulons faire par ce bill tel que modifié par l'amendement de mon honorable ami de De Salaberry. J'admets que généralement les cités ont le pouvoir de réglementer la vitesse des trains de chemins de fer et des tramways électriques. Leurs chartes comme cités leur donnent ce droit ; mais aucun état n'a jamais adopté une loi comme celle qui est proposée ici. J'ai attiré aussi l'attention sur le fait qu'il y a sur le chemin de fer canadien du Pacifique et sur le chemin du Grand-Tronc plusieurs gares où le train express n'arrête pas. Quelques-unes se trouvent dans des villages qui comptent une forte population.

Si vous obligez des compagnies à faire passer leurs trains à dix milles à l'heure à ces endroits, vous allez restreindre considérablement la vitesse des trains entre des endroits importants. Mon honorable ami de Marshfield a parlé de la loi adoptée dans le Michigan. Il n'y a dans cet état aucune disposition qui permette à un village de réglémenter la vitesse des trains, quelle que soit la population de ce village. Les cités et les grandes villes ont ce pouvoir, je l'admets, mais les villages ne l'ont pas. Mon honorable ami a parlé aussi de l'espace de temps qui s'écoulent entre le moment où retentissent les sons du sifflet et de la cloche de la locomotive et le passage au croisement à niveau, quand un train file à une vitesse de 60 milles à l'heure. Généralement les trains ne filent pas à une pareille vitesse à travers les villes et les villages. Ils ralentissent leur marche. En tout cas, je demande à mon honorable ami s'il ne pourrait pas, en quinze secondes, en se traînant sur les mains et les genoux, traverser ce passage à niveau avant l'arrivée du train. Aussi, quiconque entend le sifflet peut s'écarter de la voie. Ce qui est malheureux, c'est que les gens se laissent stupidement écraser par les trains, malgré les avis et les signaux. Quatre-vingt-dix-neuf accidents sur 100 surviennent à cause de l'indifférence ou de la stupidité des gens. Plusieurs personnes se suicident en se couchant sur la voie. Les uns s'étendent sur les passages à niveau, les autres sur la voie. Comment puis-je savoir cela ? Mais des gens sautent dans la rivière Niagara pour être engloutis dans la chute. Nous ne pouvions adopter une pareille loi. Autant vaudrait dire que nous devrions ériger un mur le long de la rivière, en amont de la chute Niagara, pour empêcher les gens de se suicider. Quand les gens veulent se suicider, ils trouvent toujours le moyen de le faire. Nous ne pouvons les en empêcher par une législation. Ces passages à niveau sont utiles à tous. Nous n'avons pas le droit de dire aux compagnies de chemins de fer : "Vous êtes responsables de la mort des gens", si elles prennent les précautions requises par la loi en érigeant des signaux, en faisant siffler les locomotives et en faisant sonner leurs cloches. En prenant ces précautions, elles font ce que la loi exige d'elles. Mais dans un autre endroit vous dites qu'elles doivent réduire la vitesse de leurs trains à dix milles à l'heure en arrivant à une ville ou à un village populeux. Qui va faire le signal pour que le mécanicien sache l'endroit où son train doit réduire sa vitesse à dix milles à l'heure ? Qui va marquer l'endroit où il doit passer à cette vitesse entre deux endroits ? Quelqu'un doit faire cela. Vous ne pouvez compter que le mécanicien sache l'endroit précis où cette vitesse doit commencer et où elle doit finir. Il doit avoir quelque chose pour le guider. En vertu de la présente loi, s'il ne fait pas ce qui doit être fait, il est passible d'une amende. Cette question mérite d'être étudiée avec

soin, et, après avoir tout pesé, je suis venu à la conclusion que l'amendement proposé par mon estimable ami, le sénateur de De Salaberry, est le meilleur qui puisse être proposé maintenant. Si nous adoptons une législation plus rigoureuse, nous paralysons les compagnies de chemins de fer, et nous ne voulons pas faire cela. Nous voulons leur donner justice. Nous savons qu'aux Etats-Unis la commission dite "Instate Commission" a souvent fait beaucoup de tort aux compagnies et nui au commerce, et le public américain commence à comprendre le mal qui a été fait à ce point de vue-là. Nous devons voir à ce qu'une pareille chose n'ait pas lieu ici. Je ne veux pas exercer de favoritisme envers les compagnies de chemins de fer. Je veux qu'elles observent nos lois, quelles qu'elles soient. Si elles violent les lois, je veux qu'elles soient punies ; mais nous devrions faire une autre loi ayant pour objet d'imposer une amende à ceux qui délibérément traversent les lignes de chemins de fer sans s'occuper des avertissements et des signaux. Imaginez-vous un homme qui traverse, la nuit, dans un boghei fermé, une voie ferrée, sans s'arrêter un instant pour voir si un train n'approche pas. Il n'est pas probable qu'il entende le sifflet ou la cloche d'une locomotive ; peut-être serait-il trompé par d'autres bruits, qu'il entendrait. Je dis que la loi devrait exiger qu'un homme, en pareil cas, s'arrête complètement, pour s'assurer, avant de traverser la voie, qu'un train n'approche pas. Je suis prêt à appuyer l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry.

L'honorable M. McGREGOR : Je veux expliquer mon vote, tout simplement. Quand le bill Lancaster fut transmis la première fois au Sénat, je lui étais favorable, et je dis que nous ne devions pas le rejeter avant de l'avoir étudié avec beaucoup de soin. Assurément le bill a été étudié. Il va être amendé et il devait l'être. J'ai écouté avec intérêt parler l'honorable sénateur de Marshfield. Il mérite des éloges pour ce qu'il nous a fait connaître. J'ai d'abord songé à l'approuver ; mais, après réflexion, je me suis dit qu'il nous faut sur les chemins de fer la sûreté et la vitesse à la fois. Si je devais aller, ce soir, à Montréal, je prendrais le train le plus rapide, même si je ne devais arriver qu'un quart d'heure plus tôt que par un autre train. Nous voulons avoir à la fois la sûreté et la vitesse. Nous ne pouvons pas avoir une sûreté absolue pendant que les trains sont en marche. Même si un train marchait à une vitesse de cinq milles à l'heure, il y aurait encore des fous qui se feraient frapper par ce train. Dans la ville où je réside, j'ai vu un homme se faire blesser gravement par un train qui avançait et reculait pour prendre une voie d'évitement. Il traversait en voiture le chemin de fer et n'avait pas vu la locomotive.

L'honorable M. FERGUSON : Tout cela est prévu.

L'honorable M. McGREGOR : Très souvent je m'expose ici à me faire frapper par un tramway. Quand je vois venir rapidement un tramway, je m'arrête pour le laisser passer ; mais s'il va lentement, j'essaie de passer en avant, et je cours alors un plus grand danger. Chez moi, quand je fais un tour de voiture, si je vois, avant de traverser l'Intercolonial, approcher un train qui avance lentement, je donne un coup de fouet à mon cheval et je franchis la voie avant l'arrivée du train ; mais je ne m'expose pas si le train approche rapidement. Je crois que je puis accepter l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry.

L'honorable M. DOUGLAS : J'ai demandé à l'honorable sénateur de Toronto de bien vouloir nous expliquer la relation qui existe entre deux parties de cet article. J'ai attendu patiemment pour voir si les autres orateurs me renseigneraient à ce sujet. Avant de voter, je veux savoir sur quoi je vote. Je ne veux pas des articles embrouillés et rédigés en mauvais anglais. Si je comprends bien l'amendement,—les dispositions qu'il contient ne concordent pas. Si je comprends l'anglais, et je dois le comprendre, l'amendement fixe un maximum de vitesse, et la fin de l'article fixe implicitement un minimum de vitesse, et ce minimum, quel qu'il soit, doit être fixé par la commission des chemins de fer.

Je crois qu'il y a là assurément confusion d'idées. Une cour de justice pourrait être appelée à définir ce maximum et ce

minimum. Dois-je comprendre que le maximum de la vitesse est de dix milles à l'heure dans les cités, les villes et les villages ? Et dois-je venir à la conclusion, d'après la dernière partie de l'article, que la commission peut fixer la vitesse pour le village, la ville ou la cité, non pas à dix milles à l'heure, mais peut-être à quinze milles à l'heure, et pour certains endroits à soixante milles à l'heure ? Dans notre région du Nord-Ouest il importe peu que les trains marchent ou non à une grande vitesse. La nature du pays permet de voir venir un train à une distance d'environ trois milles, et personne n'est obligé de se presser pour franchir les croisements. On ne court aucun danger, à moins qu'on n'ait la tête dérangée, comme j'ai vu cela à Portage-la-Prairie. J'ai vu un cultivateur traverser en voiture le chemin de fer au moment où un train venait de l'Ouest. Le chasse-pierres frappa sa voiture et lança l'attelage dans le fossé, en enlevant aux chevaux leur harnais. Le train fut arrêté, et tout fut trouvé, à l'exception de l'homme. Nous marchâmes sur la voie pour tâcher de retrouver l'homme, croyant qu'il avait été mis en morceaux ; mais nous ne pûmes en découvrir la moindre trace. Quelques instants après, nous le trouvâmes, sans aucune blessure, assis sur le chasse-pierres. Je suppose que c'est ce qu'il avait pris qui lui avait permis de descendre de sa voiture avec tant de succès. Il en avait pris plus qu'il ne lui en fallait.

Pour nous, gens de l'Ouest, l'important n'est pas de savoir si la commission doit augmenter la vitesse comme de savoir jusqu'à quel point elle peut l'augmenter dans les villages, les villes et les cités. La dernière phrase de l'article laisse entendre que la commission aura le droit, si elle le juge à propos, de permettre une plus grande vitesse que celle fixée auparavant. Je ne crois pas que cette honorable Sénat s'honore en permettant l'adoption d'articles confus et écrits en mauvais anglais. Je demande à l'honorable sénateur de De Salaberry, qui est l'auteur de cet amendement, de jeter de la lumière sur ces deux points. Je serai alors capable de considérer l'amendement d'une manière plus favorable qu'à présent. Je trouve que l'amendement n'est pas rédigé en bon anglais.

Hon. M. DOUGLAS.

Les articles ne sont pas suffisamment clairs pour empêcher que des erreurs soient commises, lorsque vous vous adresserez aux tribunaux. Le jugement de la cour est défini si étrangement, que les premiers mots peuvent être remplacés par ceux-ci : "A une vitesse de plus de dix milles à l'heure". J'aimerais à avoir des éclaircissements sur le sujet avant de voter, et j'ai raison de demander à l'honorable sénateur qui a rédigé l'amendement de nous expliquer quelque peu comment on peut faire concorder les deux articles.

L'honorable M. CLORAN. Que ferait l'honorable sénateur s'il était à la place du juge ?

L'honorable M. DOUGLAS : Je dirais que ce sont les avocats qui doivent régler cela et non pas ceux qui demandent simplement justice.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur m'a posé une question à laquelle mon devoir m'oblige de répondre. Je dirai cependant que j'aurais mieux aimé qu'il persistât à poser la question à l'honorable sénateur de Toronto, parce que je ne prétends pas être un avocat anglais. J'ai eu, toutefois, l'occasion de lire assez souvent l'anglais et le français, dans l'exercice de ma profession, durant quarante années, et je ne vois pas que cet article prête pour un avocat à une double interprétation. La phraséologie tend à dire que la vitesse est limitée à dix milles à l'heure, si l'une des deux conditions prédomine ; premièrement, la construction, l'entretien et la protection conformément à un ordre de la commission des chemins de fer, ou, deuxièmement, avant l'émission de l'ordre ou même simultanément avec l'émission d'un pareil ordre, ou après qu'un ordre a été émis par permission spéciale donnée par la commission des chemins de fer, soit de dépasser cette vitesse, ou si la commission des chemins de fer le juge à propos, de limiter cette vitesse à moins de dix milles à l'heure pour ces croisements spéciaux, et je ne vois pas que la première et la deuxième partie de l'article se contredisent.

L'honorable M. DOUGLAS : Je comprends l'explication de l'honorable sénateur; mais, après une telle explication, je ne vois

pas la nécessité d'insérer dans cet article les mots de la première partie de l'amendement : "A une vitesse de plus de dix milles à l'heure". La chose n'est nullement nécessaire, si vous autorisez la commission à fixer de temps à autre la vitesse, au moins si elle juge à propos de le faire. Elle a toute l'autorité et tout le pouvoir qu'une commission peut désirer. Dans la deuxième ligne on voit qu'on s'efforce de fixer le maximum de la vitesse ; et puis on dit que cette vitesse pourra être dépassée, si un ordre est donné à cet effet par la commission.

L'honorable M. JONES : Supposons qu'il n'y ait que le dernier article que l'honorable sénateur a lu et qu'il ait 2,500 à 3,000 passages à niveau. Que ferait la compagnie en attendant la décision. sans cette partie de l'amendement qui se trouve dans la première partie de l'article dont il parle et qu'il juge inutile ?

L'honorable M. CLORAN : Je désire traiter cette question au point de vue judiciaire et interpréter, d'après l'expérience que j'ai acquise, les articles qui ont été adoptés par ce gouvernement-ci et les autres gouvernements. D'abord je dirai que je regrette que dans le premier bill intitulé : "Loi modifiant la loi des chemins de fer" on ait inséré ce qui suit :

L'article 275 de la loi des chemins de fer est par le présent abrogé et le suivant y est substitué.

Je dirai qu'on n'a pas fait là un acte de grande sagesse ; ce n'est pas servir les intérêts du peuple du pays que de rayer l'article 275 de la loi des chemins de fer telle qu'elle existe à présent, et si les honorables sénateurs veulent me permettre de le lire, ils verront qu'il est nécessaire qu'il soit conservé dans notre recueil des lois.

Nul train ne peut traverser la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins qu la voie ne soit clôturée ou dûment gardée.

Cet article s'applique à la voie et non pas au passage à niveau, à la voie qui traverse les cités, les villes et les villages. Si vous rayez cet article, vous libérez la compagnie de la responsabilité de tenir leur voie clôturée dans les parties populeuses du pays. La nouvelle loi l'oblige simplement à garder ses croisements. Dans le bill il n'y a pas un mot qui oblige la compagnie à faire ce qu'elle est obligée de faire en vertu de l'article 275 de la loi. Aussi le bill, sous ce rapport-là, est insuffisant, et l'on a fait une faute en abrogeant l'article 275. Si je comprends bien, l'honorable sénateur de De Salaberry insère cette disposition dans son amendement. Maintenant examinez les deux articles. Ils sont identiques, avec l'exception que trois mots et une lettre ont été supprimés. J'ignore pourquoi ces trois mots ont été rayés, et ces trois mots constituent le fond du bill "à moins que le croisement ne soit dûment gardé". Pourquoi avoir rayé les mots "dûment gardé".

L'honorable M. BEIQUE : Les mots sont "construit, entretenu et gardé".

L'honorable M. CLORAN : Ces mots n'ont pas été insérés dans l'amendement de l'honorable sénateur.

L'honorable M. BEIQUE : Oui.

L'honorable M. CLORAN : Supposons que l'amendement contienne ce qui se trouve déjà dans le bill de M. Lancaster. Je condamne cette disposition, et je crois que les compagnies de chemins de fer la condamneront également, de même que toutes les municipalités du Dominion du Canada et tous les citoyens du pays, qui auront à se plaindre de la compagnie. Pourquoi ? Parce que chaque croisement donnera lieu à un procès. Les compagnies de chemins de fer devront s'adresser au comité des chemins de fer ou à la commission des chemins de fer. Les représentants des municipalités seront obligés de venir à Ottawa.

Les citoyens seront obligés de venir à Ottawa pour demander que certains croisements soient gardés, et quand j'ai demandé, l'autre jour, à l'honorable sénateur de De Salaberry, relativement à la disposition qu'il a insérée dans son amendement, si une demande serait faite pour chaque croisement, il m'a répondu dans l'affimative. Que pensez-vous de l'idée d'obliger chaque compagnie de chemin de fer à venir demander à la commission des chemins de fer la permission de construire un passage à niveau ? Ne serait-ce pas une tâche ennuyeuse ? Est-ce que cette législation n'est

pas rédigée de manière à nuire aux gens plutôt qu'à leur aider ? L'article se lit ainsi :

A moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu et protégé, en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

Je voudrais que la loi ne put être éludée, je voudrais que des règlements fussent formulés non seulement pour un croisement mais pour tous les croisements. Je voudrais que les compagnies de chemins de fer eussent un délai d'une ou deux années, suivant les besoins, pour construire des clôtures et barrières propres à protéger la vie humaine. Si cela était fait, l'objet du bill serait atteint ; mais si les particuliers doivent faire appliquer la loi, cela donnera lieu à de grands embarras. J'espérais que ce bill n'aurait pas cet effet-là ; mais l'honorable sénateur m'a répondu qu'une poursuite spéciale devrait être intentée pour chaque croisement. Je ne crois pas que le parlement doive faire une pareille chose. S'il peut trouver un moyen de ne pas obliger les particuliers à intenter une poursuite pour chaque croisement, je dirai que l'amendement a été rédigé dans le bon sens. Je comprends que les compagnies de chemins de fer sont obligées de faire face à bien des exigences. Elles sont obligées de faire circuler leurs trains à de longues distances, sur un espace de trois ou quatre mille milles. Je comprends que les compagnies ne peuvent pas garder chaque croisement, mais il n'y a aucun doute que si quelques compagnies de chemins voulaient—quelques-unes l'ont fait—de leur propre mouvement, garder leurs croisements, chaque fois qu'elles sont requises de le faire, spécialement dans les grands centres, comme Saint-Henri, près de Montréal, ou dans d'autres endroits semblables, elles gagneraient la sympathie du peuple, elles feraient disparaître l'anthipathie qui existe contre elles parce qu'elles refusent de se rendre aux désirs des municipalités. Les compagnies de chemins de fer aident à développer le pays, et nous ne sommes pas ici pour entraver leurs efforts. Le premier devoir qui nous incombe est celui de protéger la vie humaine sur les chemins de fer. Je vois par les statistiques que dans chaque comté et chaque jour se produisent des accidents, dont quelques-uns sont fatals. Je vois qu'en 1906 il y a eu 1107 personnes de tuées dans le Dominion du Canada. J'ai été surpris de voir que plus de 172 personnes ont été tuées sur des fermes, en tombant du haut des meules de foin, ont été écrasées par des voitures, par des instruments aratoires, etc. 117 personnes ont trouvé la mort en naviguant, 15 en faisant la pêche ou la chasse, 119 en travaillant dans les chantiers forestiers et 119 en exploitant les mines. Sur les chemins de fer—dans toutes les branches du service des voies ferrées—pas seulement aux passages à niveaux—sur tous les réseaux du Dominion, 209 personnes ont été tuées. La comparaison n'est guère défavorable aux chemins de fer—et je demanderai que lorsqu'une municipalité leur fera une demande relativement à ce qui doit être fait pour protéger la vie humaine, elles se rendent à ses désirs autant que possible et qu'elle ne refuse pas d'aider aux autorités municipales qui sont responsables de la vie des gens résidant dans leurs limites. Et puis, quel est le nombre des accidents qui n'ont pas été fatals ? 2,745. Sur les fermes il y a eu 262 accidents. A la pêche et à la chasse 5, dans les chantiers forestiers 156, dans les mines 174, dans la construction des édifices 272, dans l'industrie des métaux 562, dans la fabrication du bois 153, dans le service des chemins de fer 340, soit un total de 2,748. Dans d'autres endroits il s'est produit un plus petit nombre d'accidents. En somme, la situation n'est pas aussi mauvaise qu'elle semble l'être, et si le parlement confie le règlement de cette question des croisements de chemins de fer à la commission pour qu'elle oblige les compagnies à agir en leur donnant le temps qu'il lui faut pour mettre à effet ses instructions, il aura fait pleinement son devoir vis-à-vis du pays. Je ne voudrais cependant pas approuver une loi qui serait obscure, que les tribunaux pourraient difficilement interprêter. Je suivrai toujours une pareille conduite tant que je siégerai au parlement. Nos lois doivent être claires, autant que possible. Nos juges n'ont pas le droit d'interprêter les lois. Ils doivent simplement les appliquer. Voilà une asser-

tion que j'ai faite très souvent, et les juges m'ont dit eux-mêmes que la chose la plus difficile pour eux est d'interpréter les lois confuses du parlement. Ils se plaignent des erreurs du parlement, et ils demandent : "Pourquoi ne fait-il pas ses lois plus claires" ? Un avocat dit une chose, son adversaire en dit une autre, et le juge aux abois, lève les mains au ciel et dit : "Que puis-je faire ? Je dois interpréter la loi telle que je la comprends". Comme législateurs, il est de notre devoir, comme l'a dit l'honorable sénateur de Saskatchewan, de faire nos lois simples et claires, afin que tout le monde puisse les lire couramment, et que la cour soit le moins possible obligée de l'interpréter. Imaginez-vous que l'honorable sénateur de Marshfield a dit, l'autre jour, à ma grande surprise et à la grande surprise de l'honorable leader de cette Chambre, que la cour suprême du Canada a décidé que les habitants de notre pays ne jouissent d'aucun privilège d'après le droit coutumier. Il a cité le cas de McKay *vs* le Grand-Tronc. J'ai parcouru ce jugement. Je l'ai lu hier soir et ce matin, et j'avoue que la manière de voir de l'honorable sénateur de Marshfield au sujet de ce jugement est absolument juste. Il y est dit que la compagnie n'était pas responsable parce qu'elle avait rempli les instructions et observé les ordonnances du parlement. Ce principe sera-t-il approuvé par le pays ? Je prétends que c'est une violation du principe fondamental de la constitution britannique. Le parlement a le droit d'accorder à une compagnie ou à un particulier le pouvoir de faire certaines choses, mais à ses frais, non pas aux dépens des sujets anglais. Le propriétaire d'un moulin le fait fonctionner à ses risques. Il ne peut le faire aux dépens de gens qui peuvent y risquer leur vie, il ne peut le faire en sacrifiant la vie des autres, et la Cour Suprême du Canada a formulé un principe inique en prétendant que parce que le parlement a décrété certaines choses, les citoyens n'ont plus le droit de s'adresser aux tribunaux du pays pour réclamer des dommages.

En tout cas, il viendra un temps—peut-être est-ce le bon temps maintenant—où nous devrons ajouter à la loi des chemins de fer une disposition simple et claire tendant à dire qu'en dépit de la loi des chemins de fer du Canada ou toute loi du Dominion du Canada, en dépit de tout jugement de la cour supérieure ou de toute autre cour du Canada, chaque personne aura au Canada le droit d'intenter une poursuite judiciaire en réclamation de dommages contre toutes personnes, compagnies ou corporations, lorsque ses droits auront été violés ou lésés, par la négligence ou manquement de la part de particuliers, compagnies ou corporations. Voici une loi qui serait claire et soustrairait les tribunaux à l'obligation d'interpréter...

L'honorable M. POWER : J'aimerais savoir de l'honorable sénateur comment la personne qui aurait été tuée pourait intenter cette poursuite ?

L'honorable M. CLORAN : Décidément l'honorable sénateur d'Halifax ne croit pas que le père peut, après qu'il a quitté ce monde, transmettre à son fils une partie de ses droits. Voilà où en sont les choses, et si l'honorable sénateur de De Salaberry...

L'honorable M. BEIQUE : Je crois que cela n'ajouterait rien à la loi.

L'honorable M. CLORAN : Mais je parle de l'amendement de l'honorable sénateur.

L'honorable M. SCOTT : Je dois peut-être faire quelques observations avant la clôture du débat, pour tâcher de faire disparaître ailleurs l'impression que la loi est à présent défectueuse. Je nie cela. Sans doute mon avis est fortifié par l'attitude qu'a prise de bonne foi l'honorable sénateur de Marshfield. Il a prétendu qu'il n'était pas avocat. Malheureusement il est venu à des conclusions erronées. Il en a appelé à notre sympathie en rappelant la cause de McKay *vs* le Grand-Tronc et il a prétendu—j'ai sous la main ce qu'il a dit—qu'en raison de l'article 275, qui est défectueux, le plaignant n'a pas reçu justice. Cette assertion n'est nullement fondée. L'article 275 n'a été adopté que deux ans après que l'accident eut lieu. L'accident a eu lieu en octobre 1901. La poursuite a été plaidée devant le juge MacMahon, et il a été prouvé qu'il y avait eu une grande négligence, une négligence comme celle dont a parlé, il y a quelques minutes, l'honorable sénateur de Weillington. Il y avait eu, ce

jour-là, à Forest une exposition, et les autorités de la ville, sachant que le passage à niveau était un endroit quelque peu dangereux, avait eu la précaution de placer un homme à ce passage, pour le garder, au moment où les cultivateurs quitteraient la ville. M. McKay avait un boghei fermé

Il avait avec lui dans sa voiture sa femme et deux enfants. Un grand nombre de personnes étaient au croisement et essayèrent de l'empêcher de passer. Qu'il les ait vus ou non, il n'écouta pas leur avis. Le constable de la ville, en faction au croisement, essaya vainement de l'empêcher de passer. Il persista à traverser la voie au moment où le train approchait. Il fut prouvé au procès qu'en arrivant à quarante pieds du croisement il aurait pu voir approcher le train ; mais il ne put peut-être pas le voir parce qu'il était dans une voiture couverte. Le jury constata que la compagnie avait observé tous les ordres relativement au sifflet et à la cloche. M. McKay s'exposa comme nous nous exposons tous, suivant l'assertion qu'a faite, il y a quelques instants, mon honorable ami. Celui qui regarde le croisement, à six heures du soir, à l'hôtel Russel, voit plusieurs personnes courir ce danger. Quelques-uns se font heurter. De pareils accidents ont lieu. En tout cas, la loi n'était pas alors ce qu'elle est aujourd'hui. La loi d'alors était basée sur la loi des chemins de fer telle qu'amendée par la loi adoptée l'année suivante. L'article se lit ainsi :

Nul train ne peut traverser la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée de la manière prescrite par la présente loi.

Et l'autre article, 193, se lit ainsi :

A chaque croisement de la voie publique, au niveau des rails, du chemin de fer, la clôture des deux côtés du croisement sera convertie en garde-bestiaux, pour permettre aux trains de passer sans danger.

C'était alors la loi. La loi d'aujourd'hui ajoute que la compagnie est responsable, à moins que la voie ne soit dûment gardée. Les mots "dûment gardée" règlent tout.

L'honorable M. SCOTT : Mon honorable ami sourit. Je répète ce que j'ai dit et je suis prêt à prouver mon assertion. La cause a été entendue par le juge McMahon, et tous les faits ont été exposés. Les honorables sénateurs savent qu'invariablement les jurés sont favorables au plaignant. Cependant M. le juge McMahon, bien qu'il comprit que le nommé McKay avait été coupable de négligence, rendit un jugement contre la compagnie. La cause fut portée à la cour d'appel d'Ontario, une des meilleures cours du pays, j'oserais dire, composée d'éminents juristes. Cette cour confirma à l'unanimité la décision que M. le juge McMahon avait rendue en s'appuyant sur la loi telle qu'elle existait et sans les mots "dûment gardée".

L'honorable M. FERGUSON : Cet "à moins" s'applique à la voie ferrée.

L'honorable M. SCOTT : Est-ce que la voie ferrée ne traverse pas le chemin public ?

L'honorable M. FERGUSON : Oh ! oui mais il n'y a que la partie qui est enclose.

L'honorable M. SCOTT : J'ai exposé les faits. J'ai lu la loi telle qu'elle était. La loi de 1892 ne décrétait pas que la voie devait être dûment gardée. Cependant l'honorable sénateur de Marshfield a dit ceci :

La cour a prétendu que l'article 275 ne s'appliquait pas aux croisements des routes publiques et qu'il n'y avait pas de limite de mise à la vitesse du train pourvu qu'ils fussent gardés et pourvu que les clôtures fussent converties en garde-bestiaux. C'est là le jugement que rendit sir Louis Davis, approuvé par ses collègues, M. le juge Girard dissident.

Cette assertion est absolument dénuée de fondement. Il l'a répétée. Il a cité un des juges :

Nous avons ici le jugement de la cour suprême, qui a dit que l'article 275, que la Chambre, l'année dernière, a été portée à croire capable d'offrir une ample protection au sujet des croisements de chemins de fer, ne s'appliquait nullement aux routes publiques, mais seulement aux clôtures de la voie ferrée.

J'aimerais à citer l'opinion d'une autorité passablement élevée du pays. Ce sujet a été discuté dans la Chambre des communes après l'adoption de la loi des chemins de de 1903. Le ministre de la Justice d'alors ne fut pas élogieux pour la Cour Suprême. Je ne critiquerai pas son jugement, mais je dirai qu'elle prit une position étrange en différant d'avis avec cinq juges d'Ontario qui connaissaient absolument les faits. Le

ministre de la Justice d'alors, dis-je, fit ces observations :

Mon honorable ami M. Lancaster s'adresse encore à la Chambre relativement au jugement rendu dans la cause de McKay *vs* le Grand-Tronc.

Je puis déclarer que l'article 275 fut adopté comme résultat de la décision rendue dans cette cause. Pas un seul sénateur n'a pu citer un cas pour établir que l'article 275 est défectueux. Jusqu'à ce que cela ait été établi, personne ne peut dire que l'article 275 est défectueux. Les termes généraux " La voie dûment gardée " serservant mieux à définir la protection requise qu'une phrase plus longue. Il y a 2,000 de ces croisements. Maintenant différents croisements exigeraient des modes différents de protection. La phraséologie employée là a un sens général, et les cours ont l'habitude d'interpréter les termes généraux comme s'appliquant à tous les cas. Si vous dites comment les croisements doivent être gardés, vous seriez exposés à oublier des cas dont vous n'auriez pas pris connaissance. Je lirai à la Chambre quelques observations que fit le juge en chef actuel de la cour suprême lorsqu'il était ministre de la Justice.

Je ne désire pas critiquer ce jugement; mais je crois que mon honorable ami m'approuvera si je dis qu'en effet les juges de la cour suprême ont décidé là que la loi des chemins de fer contenait toute la loi relative à l'administration d'un chemin de fer et que le droit coutumier concernant la protection de la vie et de la propriété serait supprimé si les exigences statutaires étaient satisfaites. Mon honorable ami, M. Lancaster, a sans doute étudié ce jugement. Il avait eu l'avantage d'avoir devant lui les notes des juges, mais il n'avait pas, j'en suis certain, oublié les faits, et, comme je l'ai déjà dit, je ne veux pas critiquer le jugement. Le jugement va plus loin que celui que la même cour a rendu dans la cause de Fleming contre le chemin de fer canadien du Pacifique, même plus loin que celui rendu dans une cause plus récente, du Nouveau-Brunswick, et je ne puis comprendre comment on peut imaginer qu'après que les exigences statutaires ont été satisfaites, les obligations du droit coutumier ont cessé d'exister, en face des commentaires du lord chancelier dans la cause de Roy *vs* le chemin de fer canadien du Pacifique.

L'honorable M. FERGUSON : Qui a dit cela ?

L'honorable M. SCOTT : L'ancien ministre de la Justice, le juge en chef actuel de la cour suprême, dans les remarques qu'il fit sur le bill Lancaster. Il a dit de plus :

Voilà une décision qui, me semble-t-il, est contraire à celle de la cour suprême. Cependant, mon honorable ami n'oubliera peut-être pas l'autre fait, que la cour suprême a jugé la cause de McKay conformément à une loi qui a été amendée, qui n'est plus du tout la loi du pays. Il s'est appuyé sur une autorité toute différente de celle de la présente loi.

Voilà ce qu'a dit le juge en chef. Je sais bien qu'il diffère d'opinion avec la cour suprême, mais la question fut discutée dans une autre occasion, et il a rapporté ce qu'il dit alors, lorsque M. Borden la discutait. Il dit :

Je ne veux pas suivre l'exemple de mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) qui a critiqué le jugement de la cour suprême dans la cause de McKay *vs* la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc; je ne veux pas, non plus, indiquer en quoi ce jugement diffère du jugement de la même cour dans la cause de Fleming *vs* le chemin de fer canadien du Pacifique. Nous ne sommes pas ici pour discuter le jugement de la cour suprême, mais pour nous assurer si une législation est nécessaire ou non pour remédier au défaut indiqué par la cour suprême dans ce jugement-là.

Je ferai remarquer à mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) que le jugement de la cour suprême a été rendu non pas d'après la loi des chemins de fer telle qu'elle existe mais telle qu'elle existait avant 1903. Mon honorable ami a fait remarquer avec justesse que la cour suprême a prétendu, dans la cause de McKay *vs* le Grand-Tronc, que la clôture dont il a été parlée était une clôture de planche convertie en garde-bestiaux.

Il diffère d'opinion avec l'honorable sénateur de Marshfield.

L'honorable M. FERGUSON : Oui.

L'honorable M. SCOTT : Il continue :

Or, cela ne peut pas s'appliquer à la loi des chemins de fer telle qu'elle existe à présent, pour cette raison dont l'évidence doit frapper l'honorable chef de l'opposition.

Il a ajouté :

La cour suprême a prétendu que l'obligation de clôturer imposée par la loi était limitée à l'obligation formulée dans l'article 197. Cette loi continue d'exister. La loi sur ce point est maintenant contenue dans l'article 227 de la loi des chemins de fer.

Et c'est alors qu'il a discuté les mots " dûment gardée ".

Les mots " dûment gardée " soulèvent la question de savoir ce que l'on doit entendre par une protection satisfaisante pour chaque cas particulier.

Il est passablement facile de comprendre, dans tous les cas, ce que veut dire cette autorité.

Dans une autre occasion, M Fitzpatrick a dit: L'honorable sénateur a absolument raison d'insister aussi énergiquement sur l'adoption de la mesure. Je ne puis faire plus que d'exposer mes vues au comité. La question a été discutée à maintes reprises dans le comité des chemins de fer, et maintenant il revient à la charge. J'ai déjà exprimé mon avis et je ne puis changer cet avis sur la question. La responsabilité de la compagnie est parfaitement claire. La cause de McKay *vs* la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc n'a pas été jugée d'après cette loi. Elle a été jugée d'après une loi antérieure.

Il parle de l'obstination de M. Lancaster à vouloir faire adopter le bill.

L'honorable M. FERGUSON : Qui a dit cela ?

L'honorable M. SCOTT : Le juge en chef actuel de la cour suprême.

L'honorable M. FERGUSON : Il n'était pas alors juge en chef.

L'honorable M. SCOTT : Non, mais il était ministre de la Justice et occupait une aussi bonne position. Il contiua :

Elle a été jugée d'après la loi précédente. Elle a été décidée par la majorité des juges infirmant le jugement de la cour d'appel d'Ontario.

J'ai cru, en traitant cette question, que nous ne devions pas nous laisser enthousiasmer par les paroles convaincues et éloquentes de mon honorable ami de la gauche. Je ne l'accuse nullement d'avoir voulu tromper la Chambre. Je ne fais pas la moindre insinuation ; mais je dirai qu'il a montré tant de sincérité en traitant cette question qu'il a gagné la sympathie de la Chambre lorsqu'il a décrit le terrible accident qui se produisit là, lorsqu'il nous a parlé des parents de la victime qui ont été dépouillés du droit de réclamer des dommages par l'erreur qu'avait commise la cours suprême. Une pareille chose ne peut plus se répéter. Elle ne peut plus servir de précédent, parce que la phraséologie de la loi est entièrement changée, et que les mots "dûment gardée" offrent une ample protection. Si je me trompe, qu'un honorable sénateur cite un cas où un intéressé n'a pu obtenir justice depuis que la loi est devenue en vigueur. Les plus hautes autorités judiciaires du pays ont prétendu que la loi est bonne, qu'elle règle tous les cas, que les mots "dûment gardée" s'applique au croisement comme à tout le chemin. Il n'y a aucun doute là-dessus. Mais, à part cela, nous devons considérer que même sans les mots "dûment gardé" cinq juges, que je n'hésite pas à mettre à un rang aussi élevé que les juges de la cour suprême, ont rendu une décision en faveur du plaignant et ont confirmé le jugement du jury. Ils ont décidé, d'après le droit coutumier dont vient de parler l'honorable sénateur de Montréal, que la compagnie était responsable parce qu'elle n'avait pas fait ce qui devait être fait pour protéger la vie humaine. Nous avons fait plus que cela, nous nous sommes servis dans la loi d'une telle phraséologie, nous avons donné à la commission de tels pouvoirs, qu'aucune poursuite ne pourrait être renvoyée devant aucun tribunal, sauf celui de la cour suprême, si elle persistait dans sa manière de voir, qui est erronée.

L'honorable M. CLORAN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. SCOTT : Les juges de la cour suprême diffèrent d'opinion. Trois des juges ne sont plus à la cour suprême. Le juge Girouard y est encore. Il ne s'est pas entendu avec ses collègues dans les conclusions auxquelles ils sont arrivés, et conséquemment j'ai cru qu'il était de mon devoir d'essayer de faire disparaître l'impression créée par le discours sincère, éloquent et chaleureux de l'honorable sénateur de Marshfield. Il a parlé de bonne foi. Il se trompait. Je crois avoir prouvé cela clairement. La cause a été jugée avant l'adoption de la loi de 1903. L'accident a eu lieu en 1901. Notre loi a été amendée en 1903. Mon honorable ami s'est donc trompé entièrement. Il était tellement pénétré de son sujet qu'il n'a pas voulu permettre à qui que ce soit de lui demander s'il était bien certain de ce qu'il disait à la Chambre. La Chambre a accepté ses assertions, convaincue qu'il avait étudié avec soin la question. Il a fait quelques commentaires et a dit que les avocats étaient prompts à exprimer leurs opinions. Quelqu'un lui a retorqué que des gens qui n'étaient pas avocats étaient prompts aussi à exprimer les leurs. Il s'en est tenu à son

opinion, et, à en juger par la manière ironique dont il me regarde, il semble être fier de l'attitude qu'il a prise. La loi est parfaite. S'il y avait quelque doute à ce sujet, ce doute a été dissipé par l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry. Il rend la loi claire, parce qu'il y laisse l'article 275. En tout cas, cette loi a été approuvée, à maintes reprises, par la plus haute autorité légale du pays. Il est de la plus haute importance que cette loi ne soit pas modifiée. L'amendement de M. Beïque ne la change pas, mais la fortifie :

3. Aucun train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie publique au niveau des rails ne soit protégée comme il convient ou à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du conseil privé et de la commission, en vigueur à cet égard. La commission peut, néanmoins, en tous cas, comme elle juge à propos, établir la limite de vitesse de chaque train sur cette traverse, mais aucun ordre ou ordonnance de la commission ne sera donné pour augmenter la vitesse ou le continuer en force après le premier jour de janvier mil neuf cent quatorze, à moins que telle traverse ne soit suffisamment protégée, tel que voulu par ce paragraphe.

Cela fortifie l'autre disposition et assurément doit suffire à régler tous les cas. Il est admis qu'il y a deux mille de ces croisements. Mon honorable ami a proposé d'abord que ces clôtures ou barrières fussent construites avant la fin de l'année prochaine. Depuis il a parlé de l'année 1904. Quelqu'un suppose-t-il qu'il soit possible de protéger les voies publiques à 2,000 passages à niveau avant la fin de l'année prochaine ? Dans toutes les parties du pays on demande à grands cris le prolongement des chemins de fer. Tout l'argent qu'on peut obtenir est appliqué au prolongement de ces chemins. On ne nous demande pas : " Allez-vous garder les passages à niveau ?" mais on nous demande : " Allez-vous nous donner des chemins de fer " ? Je pourrais mentionner plusieurs endroits qui n'étaient que des champs incultes et sur lesquels maintenant s'élèvent des villes prospères, depuis que des chemins de fer ont traversé ces endroits-là. Qui a construit-là les barrières aux passages à niveau ? Les compagnies de chemins de fer ont d'abord construit des gares, des épiciers y sont venus s'établir auprès, et une ville a surgi là. Plusieurs ont fait de l'argent en spéculant sur les terrains et des rues ont été ouvertes. Il en a été ainsi pour Mount-Forest. Cette ville fut fondée, il y a cinquante ans, sur la ligne entre Toronto et Sarnia. Cette ligne est une des premières qui furent construites dans Ontario. Il n'est pas improbable que la ville Mount-Forest ait tiré son nom d'une " forêt " qui devait exister là. Le chemin de fer a fait de l'endroit une ville prospère. Est-ce que les municipalités ne sont pas tenues de garder les passages à niveau ? Neuf sur dix se croisent dans les nouveaux endroits de la campagne en raison des chemins de fer. La campagne devient un village, le village une ville, la ville une cité. Ensuite leurs habitants disent aux compagnies de chemins de fer : " Vous devez dépenser telle somme pour construire des barrières aux passages à niveau ".

L'honorable M. FERGUSON : Je veux dire un mot relativement aux remarques extrêmement bienveillantes et sincères de mon honorable ami le leader de la Chambre. Je n'ai rien à dire pour me plaindre de la manière dont il a exposé sa cause. Tout ce qu'il a dit est admirable ; mais il est regrettable qu'à la fin d'une aussi longue discussion mon honorable ami ait exprimé devant cette Chambre-ci une opinion qui a été condamnée, il y a deux ans, par tout le monde dans la Chambre des communes, dans le Sénat et partout ailleurs, sauf par mon honorable ami. J'aimerais à entendre l'honorable sénateur de De Salaberry ou l'honorable sénateur de Toronto approuver l'honorable secrétaire d'Etat et déclarer que l'article 275, tel qu'amendé, s'applique aux croisements de chemins de fer. Si mon honorable ami a raison, nous avons tous été des nigauds. Le fait est que mon honorable ami a lu à la Chambre des remarques qui ont été faites, il y a deux ans, devant un comité, composé de sept membres de la Chambre des communes, par un homme très éminent, le juge en chef Fitzpatrick, en sa qualité de membre du parlement ; mais M. Fitzpatrick partit sans avoir, comme l'ont fait un grand nombre d'entre nous, étudié avec soin la question. J'avoue que durant tout le temps

que la question a été discutée, l'année dernière, dans la Chambre, c'était l'avis qui devait prévaloir, et j'étais très inquiet. L'honorable sénateur de De Salaberry a exprimé sur la question une idée juste, et lorsqu'il a cité le juge en chef actuel et les remarques qu'il fit comme membre de la Chambre des communes,—il aurait dû se donner la peine de comprendre l'article 275 de la loi telle qu'elle existe à présent ; l'article 275 est l'article que contenait la loi de 1872—avec l'avant dernier amendement fait à l'article 259, et alors il aurait lu ce qui suit :

Nul train ne peut traverser la partie populeuse d'une cité, ville ou village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée de la manière prescrite par la présente loi.

C'est la même phraséologie, sauf que les mots "dûment gardée" ont été insérés dans l'article. Cependant elle ne s'applique qu'à la voie, et sur ce point une décision judiciaire a été rendue à l'effet qu'elle ne s'applique nullement à un croisement de chemin de fer, qu'elle ne s'applique qu'à la voie, à la voie seulement, et quiconque lit avec soin l'article en question comprend que le jugement de la cour suprême est équitable. Quoi qu'il en soit, la loi, qu'elle soit juste ou non, est la loi du pays, et nous devons l'observer. L'article 275 est moins fort que l'ancien article, parce qu'en outre des mots "ou dûment clôturée tel que prescrit par cette loi", il impose une autre condition "dûment gardée", expression qui vaut moins que "dûment clôturée", et il est ajouté, "à moins que permission ne soit donnée par une ordonnance de la commission". L'article 275 est donc une disposition moins efficace que l'article 259 de l'ancienne loi. En tout cas, la cour suprême a décidé que l'article 259 ne s'applique pas aux croisements des voies publiques. Nous sommes, comme bons citoyens de ce pays, tenus de respecter les décisions de la cour suprême, et, comme il en est ainsi, tout ce que j'ai dit à propos de ceux qui sont tués ou blessés aux croisements des chemins de fer et à propos de leurs amis, qui sont privés du droit de réclamer des dommages, tout cela reste vrai, irréfuté et irréfutable.

Le comité vote sur l'amendement à l'amendement, qui est rejeté.

Hon. M. FERGUSON.

L'honorable M. LANDRY au nom du comité, fait rapport que l'étude du bill a fait quelque progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du vendredi, 20 mars 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

DISTRIBUTION DES JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Quand les journaux de la Chambre des communes pour la session de 1906-07 seront-ils imprimés et distribués à qui de droit?

L'honorable M. SCOTT : Les journaux de la Chambre des communes seront distribués d'ici à trois semaines.

EDITION FRANÇAISE DES STATUTS REVISES DU CANADA.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Quand le dernier volume de l'édition française des Statuts revisés du Canada, 1906, sera-t-il imprimé et mis en circulation?

L'honorable M. SCOTT : J'espère que le dernier volume de l'édition française des Statuts revisés sera distribué d'ici six semaines, et ce délai est requis par le travail de traduction.

RAPPORT DE LA COMMISSION CHARGEE DE L'ENQUETE SUR LE PONT DE QUEBEC

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Quand le rapport de la commission nommée pour s'enquérir des causes de l'effondrement du pont de Québec sera-t-il soumis à cette chambre?

L'honorable M. SCOTT : J'ai télégraphié au bureau de la compagnie du pont

à ce sujet ; mais je n'ai pu obtenir aucun renseignement. Il semble maintenant douteux que le rapport ait été envoyé à ce bureau.

L'honorable M. BEIQUE : Avant que les articles de l'ordre des travaux soient appelés, je désire appeler l'attention sur un paragraphe publié dans la " Gazette ", de Montréal, sous ce titre : " Droits provinciaux ", au sujet du bill concernant la compagnie dite " The Ontario and Michigan Power Company ". Ce paragraphe parle de moi dans les termes suivants :

Le sénateur Béique de Montréal, s'est étendu longuement sur la juridiction fédérale et la juridiction provinciale, et il est arrivé à la conclusion que les travaux proposés sont déclarés être d'utilité publique pour le Canada, comme le déclare le bill.

Cette conclusion que l'on m'attribue est prématurée, et sur ma recommandation, l'examen de l'article dont il s'agit a été renvoyé à plus tard afin de le soumettre à une étude plus approfondie. Je n'ai exprimé aucune opinion sur cet article. J'ai simplement exprimé un certain avis sur les règles applicables à cette matière.

LIMITES DU MANITOBA, ONTARIO ET QUEBEC.

MOTION REMISE.

L'ordre du jour est la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Landry :

Que dans l'opinion du Sénat, les limites du Manitoba, Ontario et Québec devraient être étendues au nord de façon que chaque de ces provinces ait pour limites au moins le soixantième degré de latitude.—M. Landry.

L'honorable M. LANDRY : Je propose que le présent ordre du jour soit rescindé, et qu'il soit réinscrit sur le feuilleton pour mardi prochain.

L'honorable M. LOUGHEED : Je crois devoir suggérer à la Chambre, vu que plusieurs ordres du jour importants ont été suspendus de jour en jour, que les honorables sénateurs qui en sont chargés soient prêts à les discuter, la semaine prochaine, à des séances du soir.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. LOUGHEED : Il n'y a aucune raison qui nous empêche de siéger le soir et d'expédier les articles de l'ordre des travaux.

L'honorable M. PERLEY : Pourvu que nous n'ayons pas besoin de descendre à Montréal.

La motion est adoptée.

LOI CONCERNANT LA COOPERATION.

DEUXIEME LECTURE.

L'ordre du jour appelle la

Deuxième lecture du bill (5) intitulé:—Loi concernant la coopération.

L'honorable M. SCOTT : Je propose que l'ordre du jour soit rescindé et qu'il soit réinscrit sur le feuilleton pour mercredi prochain.

L'hon. M. GIBSON : Puis-je demander à l'honorable secrétaire d'Etat s'il a l'intention de renvoyer ce bill à un comité ?

L'honorable M. SCOTT : Oui. Je me propose de demander à la Chambre de renvoyer ce bill au comité des banques et du commerce.

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je demander à mon honorable ami pourquoi suspendre de jour en jour cette proposition de loi, du moment qu'elle doit être soumise à un comité spécial, qui sera, je le présume, autorisé à entendre des témoins.

L'honorable M. SCOTT : Quand un honorable sénateur me demande de suspendre un projet de loi pour des raisons qui me paraissent plausibles, j'ai l'habitude d'acquiescer à cette demande. L'honorable sénateur dit qu'il a reçu une lettre du procureur général de sa province, et je crois que sa demande est raisonnable.

L'honorable M. LOUGHEED : Je présume que le comité aura à s'occuper du principe du bill.

L'honorable M. SCOTT : Non, le principe du bill est compris dans la deuxième lecture.

L'honorable M. McMULLEN : Je suis très heureux d'entendre dire par l'honorable secrétaire d'Etat que l'intention est de renvoyer le bill à un comité. J'ai reçu, moi-même, plusieurs lettres de personnes intéressées qui aimeraient beaucoup à faire

connaître leur opinion sur ce bill, et le renvoi à un comité est le seul moyen d'entendre ces personnes.

L'honorable M. LANDRY : Vu que le bill doit être renvoyé à un comité, la deuxième lecture ne pourrait-elle pas être faite, aujourd'hui ?

L'honorable M. SCOTT : Non. Je ne vois rien qui nous engage à procéder de cette manière. Un grand nombre de personnes m'ont exprimé leur désir de comparaître devant le comité, et elles ne sont pas maintenant tout à fait prêtes à se présenter ici.

L'honorable M. LANDRY : La procédure maintenant proposée signifie une suspension devant durer toute une semaine.

L'honorable M. SCOTT : Non. Le bill sera pris en considération mercredi. La deuxième lecture du bill sera proposée mercredi prochain, et je fixerai alors un jour pour le renvoi au comité.

L'honorable M. GIBSON : Je suis heureux que l'on soit arrivé à cette décision, parce qu'un grand nombre de témoins désirent savoir quand ce bill sera pris en considération, et tiennent à n'être pas retenues inutilement ici. Nous pouvons discuter l'opportunité de renvoyer la deuxième lecture de manière à satisfaire les parties intéressées, du moment qu'il est entendu que le bill sera subséquemment discuté en comité.

L'honorable M. SCOTT : Si la deuxième lecture est faite *pro forma* seulement, nous pouvons renvoyer le bill au comité.

L'honorable M. WATSON : Mais quelques honorables sénateur désirent prendre la parole sur le sujet.

L'honorable M. SCOTT : Ne vaudrait-il pas mieux que le bill fût d'abord discuté en comité ?

L'honorable M. WATSON : Non.

L'honorable M. SCOTT : Comme cette suggestion ne paraît pas être acceptée par la Chambre, je crois que nous ferions bien d'ajourner la deuxième lecture à mercredi prochain, et d'en faire le premier ordre après les troisième lectures.

L'honorable M. LOUGHEED : Pourquoi ne pas la renvoyer à mardi ?

L'honorable M. LANDRY : Et donner au bill la chance d'être pris en considération en comité, la semaine prochaine.

L'honorable M. GIBSON : Le comité des banques s'assemblera jeudi, et si le présent bill n'est pas lu la deuxième fois avant mercredi, il ne pourra pas être discuté en comité, la semaine prochaine.

L'honorable M. SCOTT : Disons donc mardi.

L'honorable M. POWER : Nous avons déjà une demi-douzaine de bills très importants pour mardi.

Le PRESIDENT : Si le présent bill ne peut avoir son tour, mardi, il se trouvera sur l'ordre du jour de mercredi.

La motion est adoptée.

COLLEGE PRESBYTERIEN, HALIFAX.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. McGREGOR : Je propose la deuxième lecture du bill (DD) intitulé : Loi concernant le conseil du collège presbytérien, Halifax.

La motion est adoptée.

L'honorable M. McGREGOR : Je propose que le bill soit renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'honorable M. CLORAN : Pourquoi le bill est-il renvoyé à ce comité ? Ce comité n'a-t-il pas déjà assez de besogne sans avoir à s'occuper d'affaires religieuses ?

L'honorable M. POWER : Le bill pourvoit à l'administration des biens reçus par l'église, et le conseil du collège presbytérien demande que ses pouvoirs soient quelque peu modifiés.

La motion est adoptée.

CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la deuxième lecture du bill (117) intitulé : Loi modifiant la loi de la caisse de prévoyance

des employés des chemins de fer intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard. Le présent bill a seulement pour objet de corriger une erreur qui se trouve dans un bill de la dernière session et dont on a laissé de côté trois ou quatre mots. Ce bill concerne les hommes qui ont droit à une annuité après un certain nombre d'années de service, et il pourvoit au cas où des employés démis pour des fautes légères, et qui sont ensuite réintégrés dans leurs fonctions. Ces mots : "Ensuite réintégrés" ont été accidentellement retranchés du bill.

L'honorable M. LOUGHEED. Mon honorable ami est-il capable de dire pourquoi la version anglaise a été ainsi mutilée, tandis que la version française est correcte ? Il me semble que, si les mots en question ont été laissés de côté en imprimant la version anglaise, la même omission devrait se trouver également dans la version française.

L'honorable M. SCOTT : Je ne sais pas comment cette erreur a été commise, n'ayant pu en découvrir la cause. Il est possible, toutefois, que je serai renseigné sur ce point lorsque le bill sera pris en considération en comité.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

PRESENTATION D'UN BILL.

Le bill suivant est présenté et lu une première fois.—(L'honorable M. Ross, Middlesex.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "ATLANTIC, QUEBEC ET OCCIDENTAL".

AMENDEMENTS AGREES.

L'honorable M. FISET : Je propose le concours aux amendements suggérés par le comité des chemins de fer, télégraphes et ports au bill (T) intitulé : Loi concernant la compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental.

L'honorable M. CASGRAIN : Trois amendements sont suggérés. Le premier se trouve sur la page 2, ligne 17. Après "1907" insérez "ou dans la présente loi". Ces mots ont été laissés de côté. Ils se trouvent dans le projet original. Puis, sur la même page 2, ligne 38, après le mot "s'appliquent" ajoutez les mots : "Et tous autres droits dont elles étaient revêtues". Ces mots ne paraissent pas être d'une grande importance ; mais leur insertion ne saurait être préjudiciable. Puis, sur la page 3, on ajoute une disposition formant l'article 7 du bill. Cette disposition a été insérée dans le but de permettre à la compagnie d'acheter le chemin de fer de l'"Atlantique au lac Supérieur", sous l'autorité d'une ordonnance de la cour de l'Echiquier. Le bill de l'année dernière permettait à la compagnie d'acheter ce chemin des fidéicommissaires représentant les détenteurs d'obligations, qui étaient alors en possession de ce chemin. Depuis, la cour de l'Echiquier en a ordonné la vente, ce qui permet à la compagnie d'obtenir par voie d'achat de l'acheteur auquel cette section Métapédia peut être adjugée quand se fera la vente.

L'amendement se lit comme suit :

7. Au cas où la section de Métapédia, telle que définie en l'article 4 B ajouté à la loi de 1903 par l'article 2 de la loi de 1907, serait vendue, soit avant ou après l'adoption de la présente loi, sous l'autorité d'une ordonnance de la cour de l'échiquier du Canada, ou de toute autre cour de juridiction compétente, en vertu de procédures judiciaires prises contre la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, et où cette section serait acquise par quelque personne, corporation ou par des fidéicommissaires (ci-après désignés sous le nom de "le propriétaire") la compagnie est autoriser à acheter du propriétaire, et le propriétaire est autorisé à vendre à la compagnie ladite section de Métapédia ; et l'article 4 B, ajouté à la loi de 1903 par l'article 2 de la loi de 1907, s'applique *mutatis mutandis*, à tout achat fait par la compagnie en vertu des pouvoirs à elle conférés par la présente loi.

Je propose que, le rapport soit agréé.

La motion est adoptée.

L'honorable M. CASGRAIN : Je propose que les règles soient suspendues afin que le bill puisse être lu présentement une troisième fois.

L'honorable M. LANDRY : Qu'y a-t-il à gagner en suspendant les règles ?

L'honorable M. CASGRAIN : Ceux qui sont intéressés à l'adoption du bill désirent qu'il soit adopté aussitôt que possible, afin de les mettre en état de conclure leurs arrangements financiers. Le présent bill

s'applique à de grands intérêts, et vu qu'il a pris naissance dans le Sénat, il est désirable de le renvoyer aux Communes le plus tôt possible.

La motion est adoptée et le bill lu une troisième fois et agréé.

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT.

L'honorable M. POWER : Je propose l'adoption du rapport des bibliothècaires conjoints du parlement pour l'année 1907, à la fin.

Ce rapport est principalement fait pour se conformer à l'usage. Il contient, toutefois, deux points sur lesquels je crois devoir attirer très brièvement l'attention de la Chambre. Le premier paragraphe se lit comme suit :

Les bibliothécaires ont lieu d'espérer, d'après des promesses qui leur ont été faites, que l'on mettrait à leur disposition un certain espace dans le corps de bâtisse que d'on ajoute en ce momentt à la Chambre des communes. Ceci diminuerait, dans une certaine mesure, l'encombrement qui existe à la bibliothèque; mais il est à craindre qu'avant longtemps, on se trouve encore en présence des mêmes difficultés. Il est donc du devoir des bibliothécaires d'attirer de nouveau l'attention du Parlement sur l'urgence qu'il y a d'agrandir la bibliothèque, en mettant à exécution le plan préparé à cette fin par l'architecte en chef du département des Travaux publics.

L'autre paragraphe mérite aussi l'attention des honorables membres du Sénat, vu qu'il se rapporte à ce qui est reconnu comme un abus très sérieux. Il se lit comme suit :

Les bibliothécaires croient de leur devoir d'attirer l'attention du parlement sur le fait que certains membres des deux chambres gardent en leur possession les ouvrages qui leur sont prêtés, au delà du temps permis par les règlements de la bibliothèque. Dans bien des cas, des ouvrages importants, demandés par d'autres membres, n'ont pu être mis à leur disposition, en dépit des réclamations faites pour que ces prêts fussent rendus.

La motion est adoptée.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivants sont présentés et lus une première fois :

Bill 7 intitulé : Loi constituant en corporation la compagnie dite The North Empire Fire Insurance Company.—(L'honorable M. Young.)

Bill 27 intitulé : Loi amendant la loi des Chemins de fer du gouvernement.—(L'honorable M. Scott.)

Bill 35 intitulé : Loi constituant en corporation la compagnie dite The Travellers' Life Insurance Company of Canada.—(Lhonorable M. David.)

Bill 56 Loi intitulé. Loi constituant en corporation la caisse dite The Bank of Hamilton Pension Fund.—(L'honorable M. McMullen.)

Bill 62 intitulé : Loi concernant la société dite The Subsidiary High Court of the Ancient Order of Foresters in the Dominion of Canada.—(L'honorable M. McHugh.)

Bill 82 intitulé : Loi concernant la compagnie dite The Niagara, St. Catherine's and Toronto Railway Company.—(L'honorable M. Kerr.)

Le Sénat s'ajourne jusqu'à mardi à 3 heures p.m.

SENAT.

Séance du mardi, 24 mars 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

LES FRONTIERES DU LABRADOR.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY appelle l'attention du Sénat sur les faits suivants :

1. Que le 9 janvier dernier Son Excellence le Gouverneur de l'île de Terre-Neuve a prononcé lors de l'ouverture de la quatrième session de la vingtième assemblée générale (Twentieth General Assembly) un discours au cours duquel mention a été faite d'une question intéressant le Canada, celle de la frontière du Labrador, lequel discours contenait le paragraphe qui suit :—

"J'ai convoqué la législature plus à bonne heure que d'ordinaire parce que deux questions affectant les intérêts de la colonie s'imposent à l'entière attention de mes ministres, à savoir : la question des frontières du Labrador, laquelle d'un commun accord, doit être portée au conseil judiciaire du Conseil privé, et la question des pêcheries américaines qui doit être soumise au tribunal de la Haye";—

2. Que le 3 mars courant, Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province de Québec, en ouvrant la troisième session de la dixième législature de cette province a fait

une allusion spéciale, dans le discours du Trône, à cette même question des frontières du Labrador, dans les termes que voici:—

" En s'adressant aux tribunaux pour protéger son territoire contre les empiètements de Terre-Neuve, mon gouvernement n'a pas cessé les négociations qu'il avait précédemment entamées relativement à la fixation de la frontière entre ce pays et le nôtre, et j'ai le plaisir de vous annoncer que le gouvernement de Terre-Neuve a accepté notre proposition de soumettre cette question à l'arbitrage du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté ";—

Et qu'il demandera:

Le gouvernement du Canada est-il venu à une entente avec celui de Terre-Neuve pour porter au comité judiciaire du conseil privé cette question de la délimitation des frontières entre le Labrador et cette partie des territoires appartenant au Canada, connue sous le nom d'Ungava, et faisant suite au nord et au nord-ouest à la province de Québec?

Quand cette entente a-t-elle eu lieu et est-ce à elle que fait allusion Son Excellence le Gouverneur de Terre-Neuve dans le discours du Trône du 9 janvier?

Cette entente a-t-elle été suivie d'une action quelconque, et la question en litige est-elle présentement soumise à la décision du tribunal impérial?

Sous quelle forme, et qui représente, dans l'espèce, les intérêts du Canada?

Le gouvernement du Canada agit-il dans cette cause, indépendamment de celui de la province de Québec ou conjointement avec lui?

L'honorable M. SCOTT: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. Le Gouvernement du Canada a consenti, de concert avec le gouvernement de Terre-Neuve, à soumettre à Sa Majesté en conseil la question des frontières entre le Dominion du Canada et Terre-Neuve, dans la péninsule du Labrador.

2. Le 2 octobre 1907 le Gouvernement a approuvé cette soumission. C'est sans doute de cette soumission que Son Excellence le gouverneur de Terre-Neuve veut parler dans son discours du Trône du 9 janvier dernier.

3. Le gouvernement impérial a approuvé la soumission projetée, mais la question n'a pas été régulièrement discutée devant le comité judiciaire du conseil privé.

Le ministre de la Justice a transmis au procureur général de Terre-Neuve un projet de la convention projetée relativement à la procédure à suivre à ce sujet, ainsi que le projet d'une cause qui doit être soumise par les deux gouvernements au comité judiciaire du Conseil Privé. Cette convention et cette cause ont été soumises à la considération du gouvernement de Terre-Neuve.

4. Le ministre de la Justice.

5. Le Gouvernement du Canada agit avec le concours du gouvernement de la province de Québec, mais les deux parties régulièrement en cause sont les gouvernements du Canada et de la colonie de Terre-Neuve.

CONSTRUCTION DE NOUVEAUX TERRASSEMENTS AU CAMP DE SAINT-JOSEPH DE LEVIS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande au Gouvernement:

Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction de nouveaux terrassements (quais) au camp des Ingénieurs Royaux à Saint-Joseph de Lévis pour permettre le tir à 600 verges?

Quelles sont les personnes qui ont obtenu ce contrat et à quel prix?

L'honorable M. SCOTT: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. Oui.

2. Georges Roy, de Lévis, $4,615.

LA CARABINE ROSS.

L'honorable M. LANDRY demande:

1. Combien de carabines Ross ont été jusqu'à ce jour distruibuées aux hommes de la force permanente?

2. Combien, aux hommes de la force volontaire?

3. Combien de baïonnettes s'adaptant à la carabine Ross ont été distribuées aux hommes de la milice canadienne?

L'honorable M. SCOTT répond:

1. 2,925 à la force permanente.

3. Aucune.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION AJOURNEE.

L'honorable M. LANDRY demande au gouvernement:

Quand le rapport de la commission nommée pour s'enquérir des causes de l'effondrement du pont de Québec sera-t-il soumis à cette Chambre?

L'honorable M. SCOTT: Ce rapport est à l'imprimerie. Il ne sera pas imprimé avant deux ou trois semaines, parce qu'une demi-douzaine de vignettes doivent y être intercalées.

L'honorable M. LANDRY: Quelle est la réponse à ma question?

L'honorable M. SCOTT : On est en train de l'imprimer le plus rapidement possible à l'imprimerie de l'Etat ?

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre a découvert qu'il est à l'imprimerie de l'Etat ?

L'honorable M. SCOTT : Oui, il ne sera pas terminé avant trois semaines, au moins.

BILL DE LA COOPERATION.

DEUXIME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT propose la deuxième lecture du bill de la coopération. Il dit : Le présent bill a pour objet d'autoriser la formation de sociétés ou d'associations ayant pour but d'exercer des industries et de faire des affaires. Le ministre du Travail, sur demande qui lui en est faite par sept personnes, au moins, autorise l'octroi d'une charte aux personnes qui veulent former une société pour les fins de cette loi. Je dirai que cette législation a été demandée à maintes reprises, durant plusieurs années, à tous les congrès des unions ouvrières. Elles ont insisté sur l'adoption d'une pareille loi. Une loi semblable est en vigueur dans les îles Britanniques, en France, en Allemagne et en Belgique, et elle a fait bénéficier les intéressés. Ceux qui s'y intéressent le plus sont les cultivateurs et les ouvriers. Ce sont certainement les deux classes les plus influentes du pays, et si une pareille législation doit leur aider à faire des économies, il est de notre devoir de nous rendre à leurs désirs. Le bill a été présenté il y a trois ans, et son étude a fait quelque progrès dans la Chambre des Communes. L'année dernière il a été soumis à un comité composé de MM. Aylesworth, Lemieux, Smith, de Nanaimo, Bourassa, Verville, Gervais, Sinclair, White et Monk. Après avoir recueilli beaucoup de témoignages, le comité fit un rapport, dont voici les conclusions.

D'après les témoignages de personnes qui ont fait une étude spéciale du mouvement coopératif en Europe, il semble évident que la coopération offre de grands avantages aux cultivateurs, particulièrement dans certaines branches de l'industrie agricole, comme l'industrie laitière, le jardinage et la culture des fruits. Il a été établi aussi que la coopération a beaucoup aidé aux cultivateurs à acheter des instruments aratoires et des engrais.

Votre comité a constaté que la coopération donne aux classes ouvrières le moyen d'acheter à des conditions avantageuses, les choses pour exercer tous leurs métiers. Il crée, aussi un système par lequel les salariés peuvent construire ou acheter leurs maisons au moyen de petits emprunts faits aux sociétés de crédit et d'épargne.

Votre comité a étudié d'une manière spéciale les disposition du bill qui ont trait à l'épargne et au crédit, et il est arrivé à la conclusion que tout doit être mis en œuvre pour encourager la coopération qui a pour objet de permettre de faire de petits emprunts et de permettre de faire de petits placements aux gens dont la position les empêche de faire des affaires avec nos banques ordinaires.

En étudiant cette disposition particulière du bill, votre comité a ajouté des articles spéciaux destinés à entourer le pouvoir qu'ont ces sociétés de prêter ou de recevoir des placements d'argent de toutes les garanties qui peuvent empêcher des abus.

Je dirai qu'un des témoins qui ont comparu devant le comité est M. Desjardins, de Lévis. Il y a six ou sept ans, il avait, de sa propre initiative, sans l'autorisation de la loi, organisé dans son voisinage une association pour faire des affaires comme celles pour lesquelles ce bill a été présenté. Il a commencé des affaires avec une association composée de 50 membres, et, au bout d'un mois, il avait un capital de $266. En six ans son capital s'est élevé à quarante-huit mille sept cents dollars, et, durant ce temps il a prêté cent quatre-vingt-dix-neuf mille dollars. Les quatre cinquièmes de cette somme ont été remboursés, et pas un sou n'a été perdu. Je n'ai pas besoin d'ajouter que cette société rend de grands services à ceux qui s'étaient associés et qui ont pu, grâce à elle, s'élever au-dessus du niveau qu'ils occupaient avant de devenir membres de l'association.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami voudra-t-il nous dire comment ces $50,000 ont été prélevées ? Sont-ce les contributions des membres ou sont-ce d'autres fonds ?

L'honorable M. SCOTT : Toutes les sommes reçues en dépôts. Celui qui entrait dans la société payait une contribution de $5 et achetait une action. Plus tard il achetait d'autres actions. L'argent était prêté, sous le contrôle d'un bureau de direction nommés par les actionnaires, par petites sommes.

L'honorable M. SULLIVAN : Sont-ils restés cinquante membres ?

L'honorable M. SCOTT : Non, leur nombre a augmenté. La société opère dans un

certain domaine. Dans les grandes villes, où il y a plusieurs circonscriptions électorales, la société peut opérer dans l'ensemble de la ville et non pas dans une circonscription électorale en particulier.

L'honorable M. LOUGHEED : Est-ce que le Gouvernement veut exiger des garanties de chaque société relativement aux fonds qu'elle accumule ?

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable M. LOUGHEED : Des garanties comme celles qui sont exigées des autres banques ?

L'honorable M. SCOTT : Non, elle n'a pas le pouvoir d'une banque. Elle prête de petites sommes aux particuliers. Naturellement elle n'a pas le droit d'émettre des billets et elle n'a pas les pouvoirs extraordinaires d'une banque. Ce système, partout où il a été établi, a eu pour effet d'encourager l'épargne et l'économie. Un homme, par exemple, a 50 ou 60 sous qu'il ne veut pas porter à une banque dépargnes. Il est encouragé à placer cette petite somme dans une association coopérative dans l'espérance qu'il pourra en placer plus à l'avenir et acheter une action. Les actions sont de $2 chacune, mais l'association peut fixer le prix des actions comme elle l'entend. La somme que représente une action est cependant toujours plus considérable. Je dirai, comme les honorables sénateurs le savent, que l'Association des Marchands Détailleurs lui est hostile. Je crois qu'elle s'est alarmé inutilement. La même opposition a été faite dans la Grande-Bretagne contre de pareilles institutions. Elle a été vaincue. Elle a été jugée irraisonnable. Ces gens-là n'ont demandé nul privilège spécial dont aucun particulier ne jouit. Leurs ressources sont trop faibles pour acheter des actions de banques ou d'autres obligations. Leurs épargnes sont formées des sommes comparativement modiques. Le Canada est un trop grand pays pour que de pareilles institutions puissent porter atteinte au commerce général.

Cette association n'a fait aucun tort perceptible aux endroits où elle a été établie ; au contraire, elle a encouragé parmi ses membres l'épargne et l'économie. Il est cependant proposé, bien que le bill soit une mesure d'intérêt public, que ceux qui n'approuvent pas ce projet de loi aient l'occasion d'exprimer leurs vues à ce sujet. Je propose donc que le bill, après sa deuxième lecture, soit transmis au comité des banques et du commerce, où tous les intéressés pourront exprimer leur avis pour ou contre la mesure.

L'honorable M. McMULLEN : J'ai attendu quelques instants pour voir si l'honorable chef de l'opposition n'avait pas quelque chose à dire sur cette question. Je serais prêt à lui donner la parole s'il avait l'intention de faire un discours. Personnellement je dirai que je suis absolument hostile au principe du bill, et je regrette infiniment que l'honorable leader de cette Chambre ait consenti à présenter cette mesure et lui ait ainsi donné le prestige d'une mesure ministérielle.

L'honorable M. SCOTT : C'est M. Lemieux qui l'a présentée dans l'autre Chambre.

L'honorable M. McMULLEN : Supposons que la mesure soit une mesure du Gouvernement. Je ne puis faire autrement que de la combattre, et je donnerai les raisons qui m'engagent à cela. Dans la province d'Ontario tous les marchands détaillants sont presque unanimement opposés à l'adoption de ce bill. J'ai reçu peut-être quinze ou vingt lettres à ce sujet. Dans chacune de ces lettres on se plaint que cette association est l'ennemie du commerce de détail, particulièrement dans notre province. Je ne sais pas comment le système fonctionne dans la province de Québec. Peut-être ces associations sont-elles avantageuses dans cette province, et je ne contredirai pas ce qu'a dit l'honorable secrétaire d'Etat relativement à de pareilles associations en Angleterre et dans d'autres pays. Quoi qu'il en soit, nous avons dans notre province des associations de ce genre et elles ont été jusqu'à présent de véritables fléaux. Je connais ces organisations-là. Nous en avons eu une dans notre district. Nous avons eu, par exemple, les Grangers, une association qui a existé durant plusieurs années. Un grand nombre de ceux qui se sont occupés de cette association, ont fait de la propagande parmi les cultivateurs et leur ont soufflé à l'oreille que les marchands détaillants étaient, en général, des voleurs, qu'ils obtenaient de leurs clients des prix plus élevés que ceux-ci paieraient si ces asso-

ciations s'établissaient et leur prêtaient leur concours. Un grand nombre de personnes ont été amadouées et ont acheté une action de dix dollars ; presque tous les cultivateurs qui écoutèrent ces astucieux agents devinrent actionnaires, payèrent leurs dix dollars avec l'assurance qu'ils auraient, à la fin de l'année, un dividende sur leurs dix dollars et que, de plus, ils pourraient acheter les marchandises dont ils auraient besoin au prix coûtant. Ceux qui n'avaient pas d'actions devaient payer un certain profit sur les marchandises qu'ils achetaient, un profit de vingt ou vingt-cinq pour cent. Les actionnaires devaient recevoir un dividende sur leurs dix dollars et pouvaient acheter, durant l'année, au prix coûtant tout ce dont ils avaient besoin.

Un grand nombre de gens furent pris par cette offre alléchante, et les Grangers devinrent une organisation considérable dans notre province et exista, durant plusieurs années. Ils établirent dans la ville de Toronto un magasin de gros. Les marchands détaillants combattirent fortement l'association, se plaignant que les marchands de gros lui vendaient aux prix qu'ils leur faisaient payer. L'association fonda un magasin de gros, qui achetait de différents manufacturiers et ne vendait qu'aux Grangers. Cette association vécut durant quelques années et s'éteignit d'une mort naturelle. Les membres de cette association commencèrent de se quereller entre eux. Dans ma région une de ces associations fit venir de l'Ouest deux ballots de peaux de buffle, qu'elle devait avoir à prix réduit. Quand les peaux arrivèrent, un des associés choisit parmi vingt-quatre peaux la meilleure, un autre prit la meilleure de celles qui restaient, un autre en fit autant, de sorte que les derniers arrivés urent les plus mauvaises. Il en résulta une querelle qui fut suivie d'un procès. Ces procès eut pour effet de faire dissoudre l'association. Il n'y a pas aujourd'hui au Canada une classe d'hommes d'affaires qui se donne plus de peine que les marchands détaillants. Je ne crois pas que les marchands détaillans canadiens font cinq sous de plus que leurs dépenses. Ils n'ont rien pour payer leur temps. Est-il sage d'encourager des associations comme celle qui est mentionnée dans le présent bill, laquelle nuira encore aux marchands détaillants ? Cela aura pour

effet de faire établir un grand nombre de pareilles institutions dans les différentes parties du pays. Il y aura toujours quelque astucieux qui essaiera de faire de l'argent avec de pareilles entreprises. Il visitera les cultivateurs et leur dira : " Si vous voulez devenir actionnaires, nous vous donnerons, durant l'année, toutes les marchandises dont vous avez besoin à des prix énormément réduits. Les marchands détaillants vous font payer plus que ne valent leurs marchandises. Devenez membres de notre association. Vous n'aurez que $10 à payer par année. Vous aurez toutes les marchandises que vous voudrez acheter au prix coutant, et, au bout de l'année, vous aurez un dividende sur vos dix dollars, et la chose est certaine." Il réussira à faire entrer plusieurs cultivateurs dans une associatiton de ce genre, et l'association vivra durant quelque temps. Chaque dollar que l'association reçoit ainsi est un dollar d'enlevé aux marchands détaillants. Cet argent tombe dans la caisse d'institutions comme celle d'Eaton et de Simpson, de Toronto, qui envoient des marchandises dans un rayon de 100 à 150 milles, et cela a pour effet de ruiner les petits marchands de la campagne. Les affaires que font par l'express ces grandes maisons de Toronto sont énormes. Elles tuent les marchands détaillants. Elles peuvent rendre service aux acheteurs. En tout cas, j'ai cherché à étudier à fond la question, et je suis venu à la conclusion que beaucoup de ses affaires sont faites d'après un principe vicieux.

Un jour, Barnum a dit que le peuple aime à se faire blaguer et qu'il allait le blaguer à son goût. Cela peut être vrai. Je crois qu'un certain nombre de personnes aiment à se faire flouer. Je n'ai aucun doute qu'en vertu de ce bill des associations vont être formées, et qu'elles vont flouer des gens en leur faisant accroire qu'ils auront des marchandises pour presque rien. Le résultat c'est que le rusé organisateur d'une pareille institution, après qu'il aura tendu ses filets, se la coulera douce, comme on dit vulgairement. Il recevra une grosse somme d'argent pour le temps qu'il consacrera à l'association, et finalement l'argent des actionnaires sera perdu. Je n'ai aucun doute qu'il arrivera

pour cette institution ce qui est arrivé pour les Grangers et autres associations du même genre. Je suis absolument hostile au présent bill. J'ai appris à connaître la question quand j'étais dans les affaires. Je sais le tort que de pareilles associations ont fait aux marchands détaillants, et je prétends que dans les conditions économiques actuelles, étant donné que les marchands détaillants paient 100 sous dans le dollar pour payer leurs dépenses, nous ne devons pas encourager une pareille concurrence, et que si nous l'encourageons, nous allons permettre la ruine de plusieurs hommes qui s'efforcent de faire un commerce honnête pour vivre, eux et leurs familles. Il est probable que ces associations vont leur faire une concurrence à mort, qu'elles les obligeront à faillir ou à faire des compromis avec leurs créanciers. Je regrette que mon estimable ami l'honorable leader du gouvernement ait cru qu'il était de son devoir de présenter cette mesure. J'ignore pourquoi il l'a fait. Le projet peut être populaire dans la province de Québec, et le système peut avoir donné de bons résultats dans une autre province, mais je sais que les marchands détaillants, 90 sur 100, sont fortement hostiles au présent bill, et je n'ai aucun doute que lorsqu'il sera soumis au comité des banques et du commerce, ils y comparaîtront et y exposeront les raisons pour lesquelles ils s'opposent à son adoption.

L'honorable M. BOSTOCK : J'ai écouté ce que l'honorable sénateur de Wellington a dit sur la question, et je crois qu'il est plus hostile aux magasins à rayons qu'au projet de loi. J'ai étudié quelque peu cette question de la coopération en Angleterre, et je sais que si elle a été avantageuse au peuple, elle n'a, à ma connaissance, fait aucun tort aux marchands détaillants. Les associations coopératives furent fondées en Angleterre en l'année 1844, par les tisserands des filatures de coton et les ouvriers de semblables fabriques dans les centres manufacturiers de l'Angleterre. En 1851, il y avait en Angleterre et dans l'intérieur de l'Ecosse 130 de ces sociétés, et depuis, leur nombre a augmenté. En 1863, elles fondèrent un établissement de gros destiné à alimenter de marchandises ces associations détaillantes. En 1868, elles fondèrent un établissement de gros, en Ecosse, pour la même fin. Elles ont augmenté considérablement leurs affaires et elles ont rendu des services aux gens et leur ont aidé à faire des affaires entre eux.

D'après ce que je connais de ces sociétés, je puis dire qu'elle ont fait bénéficier le pays. Les magasins de détail se trouvent au milieu du peuple. Les gens du voisinage, dans un circuit raisonnable, achètent une action, et les profits, s'il en est fait, sont divisés, à la fin de l'année, après qu'a été payé l'intérêt de cinq pour cent sur le capital-actions. En organisant ces sociétés, on a eu pour but d'aider, autant que possible, les pauvres gens, et l'on a payé des dividendes, parce que ces associations ne pouvaient vendre au prix coûtant, mais en vendant avec profit elles n'ont pas fait ce qu'ont fait les Grangers, au dire de mon honorable ami de Wellington. Elles n'ont pas prétendu qu'elle vendraient leurs marchandises au prix coûtant, et elles n'ont pas augmenté leurs prix pour ceux qui n'étaient pas des sociétaires. Elles ont fait des affaires parmi les actionnaires, et elles n'ont pas réalisé, en vendant aux autres, des profits qui devaient être divisés entre les actionnaires.

Il y a actuellement dans le Royaume-Uni 2,745 de ces sociétés, qui donnent de bons rapports, et le nombre de membre est de près de deux millions et demi. Le capital-actions de ces sociétés s'élève aujourd'hui à environ £45,000,000, et la somme de leurs affaires, a été, en 1905, de quatre-vingt-huit millions. Le succès qu'a obtenu cette association dans tout le Royaume-Uni a été très considérable et il a favorisé le peuple du pays. Je me rappelle que M. Horace Plunkett s'est occupé de la question, au point de vue agricole, en Irlande. Je me rappelle qu'il s'est occupé aussi de l'organisation des beurreries coopératives et d'autres industries coopératives parmi les agriculteurs de l'Irlande.

L'honorable M. FERGUSON : Nous les avons maintenant au Canada.

L'honorable M. SULLIVAN : Les nôtres sont absolument différentes.

L'honorable M. BOSTOCK: Non, elles sont établies d'après le principe qui fait la base du présent bill, et la seule chose, dit-on, qu'Horace Plunkett ait regrettée c'est de

n'avoir pas compris ces associations coopératives, que j'appelle, moi, des sociétés de prêts. Elles ne sont réellement pas des banques, elles sont à peine des sociétés de prêts ; mais elles permettent aux cultivateurs de faire de petits emprunts pour la culture de leurs terres ; et ces sociétés et beurreries coopératives ont procuré des avantages énormes aux cultivateurs de l'Irlande. Je crois que ce bill est certainement propre à favoriser le peuple. Un bel avenir est réservé à ces sociétés coopératives qui instruisent le peuple dans les districts ruraux et lui enseignent à faire des affaires. Ce qui est malheureux c'est que ceux qui désirent entrer dans ces sociétés ignorent généralement le principe d'après lequel se font les affaires. Nous avons actuellement à la Colombie-Anglaise, chez les cultivateurs, un certain nombre d'établissements coopératifs, entre autres une beurrerie. Je sais que l'adoption de cette loi est fortement désirée dans certaines parties de ma province, particulièrement dans les districts miniers où se trouvent plusieurs personnes intéressées dans ce genre d'affaires. Tous les honorables sénateurs qui ont suivi le mouvement qui s'est fait, à ce sujet, en Angleterre, savent que tous les membres des associations coopératives anglaises sont des hommes éminents. Ils font partie des conseils de districts et de comtés, ils sont membres des consesils de l'Instruction Publique. Ces associations rendent grandement service, au point de vue de l'éducation, et aident aux gens à administrer leurs affaires.

L'honorable M. BEIQUE : Je prends la parole pour exprimer l'impression que me fait le bill plutôt que pour exprimer une opinion arrêtée. Je crois que ce bill sera combattu devant le comité des Banques et du Commerce et je désire attendre, pour me former une opinion, que les partisans et les adversaires du bill aient été entendus.

J'approuve cependant le principe du bill. Si je comprends bien, cette mesure a trois principaux objets. Le premier est d'encourager l'épargne parmi le peuple. Le deuxième objet est celui d'inculquer au peuple le principe de l'association, de l'union, qui fait sa force. L'association peut se manifester sous plusieurs aspects. Elle peut servir à encourager les gens à faire de petites épargnes, elle peut aider les cultivateurs dans leurs travaux agricoles. Elle peut avoir pour but la création et l'exploitation de diverses industries. Elle a un autre but : celui de permettre aux membres de ces associations de se procurer des articles sans s'adresser aux intermédiaires. L'honorable sénateur de Wellington semble dans l'erreur. Il dit que ce bill fera beaucoup de mal au commerce de détail. Si je suis bien renseigné, ce bill n'est pas nécessaire pour permettre la formation d'une société qui a pour but de vendre des articles de commerce à ses membres, et à ses membres seulement. Il est permis aux citoyens du pays, quel que soit leur nombre, de s'adresser à l'honorable secrétaire d'Etat pour se constituer en corporation pour cette fin et ils pourraient faire des affaires comme association coopérative en vertu de lettres-patentes tout aussi bien qu'ils le pourraient en vertu du présent bill. A ce point de vue-là le présent bill ne contient rien de neuf, mais il y a dans cette mesure des dispositions auxquelles ne peut suppléer des lettres-patentes. Je n'ai pas eu le temps d'étudier le bill avec beaucoup d'attention, mais je crois que peut-être il empiète sur la juridiction des provinces. Quoi qu'il en soit, autant que je puis comprendre le bill, je suis porté à l'appuyer. Dans plusieurs parties du pays les fabricants de fromage et de beurre se sont formés en sociétés coopératives, et leurs membres ont grandement bénéficié des avantages de cette coopération. En Hollande, le commerce du beurre a atteint son haut degré de développement et de prospérité grâce à de pareilles associations. En Angleterre ces associations sont très nombreuses, et ont donné de grands profits à leurs membres, sous plusieurs rapports. Il est donc bon de faciliter la formation de ces associations au Canada.

Ce qu'il y a de plus important à ce sujet, c'est d'encourager chez le peuple l'habitude de l'économie. La France a récemment donné la preuve de sa puissance financière, qui provient de l'épargne, à laquelle le peuple est habitué. Durant la dernière crise financière le taux de l'intérêt ne s'est pas élevé là à plus de 4 p. 100. Cela n'est pas dû à l'accumulation de richesses entre les mains de quelques-uns, mais cela est dû au fait que le peuple économise, économise constamment, et il est, à proprement par-

ler, à l'abri des crises financières dont souffrent les autres pays.

L'honorable M. CLORAN : Depuis que l'honorable sénateur de Wellington a repris son siège, j'ai songé aux assertions qu'il a faites pour combattre cette mesure, et j'ai constaté qu'elles sont basées sur un principe absolument contraire à l'intérêt et à la prospérité du pays. Les marchands détaillants ont sa sympathie. Jusqu'à un certain point ils ont aussi la mienne. Il prétend que ce bill ferait diviser le commerce, et ils plaident la cause des marchands détaillants. Je ne suppose pas que cette honorable Chambre envisage la question au point de vue sentimentale. Nous sommes ici pour nous occuper de faits positifs, pour travailler le mieux possible dans l'intérêt de toute la société et non pas dans l'intérêt d'une seule classe. Je sais, par l'expérience que j'ai acquise durant les 25 années que j'ai consacrées à l'étude des affaires du pays, tant dans la presse que sur les hustings et ailleurs, que le meilleur principe sur lequel doit s'appuyer le commerce est celui de la coopération. Celle-ci donne de bons résultats pour les chemins de fer et les institutions financières.

Pourquoi ne serait-elle pas avantageuse généralement ? Les patrons de l'Industrie, de 1891 à 1898, ont assuré aux cultivateurs d'Ontario d'immenses avantages dans une branche, et virtuellement tous les cultivateurs du pays ont joui de ces avantages. Il s'exerçait dans le pays un monopole qui tenait les cultivateurs poings et pieds liés, comme on dit, spécialement les cultivateurs de l'Ouest. Je veux parler du monopole de la ficelle d'engerbage exercé par une des institutions les plus tyranniques qui aient jamais été favorisées par un acte du Palement, une institution qui enrichit quelques hommes et força les cultivateurs à se saigner pour se procurer cet article de première nécessité pour lui. Les cultivateurs payaient la ficelle d'engerbage de 18 sous à 23 sous. L'association coopérative des Patrons de l'Industrie fut fondée. Je m'occupais quelque peu d'agriculture, je devins un des membres de cette association, et tout ce que je regrettte c'est que je n'aie pas acheté cent actions au lieu d'une seule. La fondation de cettte société coopérative fit réduire de 50 p. 100 le prix de la ficelle d'engerbage.

L'honorable M. PERLEY : Lorsque les tories étaient au pouvoir, on ne la payait que sept sous.

L'honorable M. CLORAN : Je l'ai payée de dix-neuf sous à vingt sous.

L'honorable M. PERLEY : Seulement sous ce gouvernement-ci.

L'honorable M. GIBSON : On ne pouvait pas l'acheter du tout sous l'autre gouvernement.

L'honorable M. CLORAN : Ce système coopératif fonctionnait parmi les hommes qui s'occupaient de culture. Ils réduisirent le prix de cet important arcticle de 50 p. 100 et reçurent des dividendes de 6 et de 10 p. 100, et, une année, de 100 p. 100.

L'honorable M. SULLIVAN : Qui paya la commission ?

L'honorable M. CLORAN : Les acheteurs de la ficelle. Quels profits doivent avoir fait les manufacturiers du pays qui avaient le monopole de cettte industrie !

Maintenant l'honorable sénateur de Wellington me dira-t-il que le système de la coopération ne doit pas exister parce qu'il nuit au commerce de quelques personnes ? Cette raison est contraire à l'intérêt général. L'honorable sénateur dit que ces établissements coopératifs meurent de mort naturelle. Ils ne meurent pas plus que les autres établissements. S'ils meurent de mort naturelle, personne ne souffre de leur mort, sauf les actionnaires. Quand un marchand détaillant fait faillite, tous ses créanciers souffrent, surtout les marchands de gros. Mais cela ne prouve rien contre le système de la coopération. Il y a trop de marchands détaillants dans les villages et les villes de cette province-ci. Voyez la ville d'Hawkesbury. Pour une population de 4,000 âmes il a de soixante-quinze à quatre-vingt magasins. Il y a donc un magasin de détail pour 50 personne ou pour dix familles.

Après trois ou quatre années d'existence les marchands font faillite et créent de la perturbation dans le monde commercial. Il leur faut vendre leurs marchandises plus cher, à cause du petit débit qu'ils font, et naturellement les consommateurs

sont les victimes. Vous devez considérer cette question non pas à un point de vue particulier mais au point de vue des masses populaires. Je fais des affaires avec les deux, et je regrette de dire que chaque fois que j'en fais avec le marchand détaillant j'ai raison de me plaindre. Quand je veux épargner de l'argent, je vais chez un marchand de gros et j'y achète mon café à 32 sous la livre au lieu de le payer 40 sous chez le détaillant, mon thé à 30 sous au lieu de 60 sous. J'achète chez le détaillant un petit sac de charbon de bois qui me coûte 10 sous, au prix de $20 la tonne ; je puis l'acheter en gros à $6 la tonne ; il en est ainsi pour tous les autres articles ; et cependant l'on nous dit, dans l'enceinte de cette Chambre, que cet état de choses doit continuer d'exister, que nous devons protéger les intérêts des marchands détaillants. Je prétends que cela est absolument contraire à l'intérêt général du peuple. Nous avons quelquefois dans un quartier quatre ou cinq magasins de détail de plus qu'il est nécessaire d'avoir. Les patrons de ces magasins sont obligés d'exiger des prix plus élevés, et souvent les personnes qui n'ont pas chez eux le moyen de peser et de mesurer ce qu'ils ont acheté se font voler. Il n'y a que les riches qui ont la valeur de leur argent, parce qu'ils ont les moyens de se protéger. Conséquemment, partout où l'on peut établir la coopération, où le consommateur peut recevoir justice, ce principe doit être défendu et respecté par le parlement.

L'honorable M. LOUGHEED : Je dois peut-être expliquer à la Chambre que je me suis intéressé vivement à cette question, parce qu'elle doit être soumise prochainement au comité des banques et de commerce, et je suppose que des témoignages importants seront recueillis par ce comité relativement à tous ses aspects, qui sont très importants. Le bill est certainement très important, et si cette Chambre ou le comité juge qu'il est tenu de favoriser les masses populaires, il devra être adopté, et tous les intérêts particuliers devront disparaître devant l'intérêt général. Naturellement on demandera pourquoi les classes pauvres de la société ne pourraient pas jouir des droits accordés aux classes riches, relativement à la coopération. Au reste, on doit se demander si le présent bill fera atteindre tous les objets en vue. Parfois le parlement doit intervenir pour protéger les gens contre eux-mêmes, et l'on a demandé ici chaque jour si la présente mesure, qui a cela pour objet, est redigée d'une manière satisfaisante. La Chambre a eu l'avantage d'entendre les témoignages receuillis par un comité spécial devant lequel ont comparu plusieurs hommes bien renseignés sur le sujet. Parmi ces hommes se trouvait Son Excellence le gouverneur général. D'autre sont parlé avec une grande compétence sur le système tel qu'il fonctionne en Angleterre et sur le continent. La question assurément est très importante, vu les faits qui ont été exposés devant le comité. Il a été établi là qu'en Angleterre ces sociétés coopératives sont tellement fortes et importantes qu'elles comptent jusqu'à deux million deux cent cinquante membres. Il a été établi que l'année dernière ces sociétés ont fait des affaires pour une somme de pas moins de $500,000,000 ; que leurs profits ne se sont pas élevés à moins de $50,000,000, dont dix pour cent a été employé dans le Royaume-Uni pour les fins de l'éducation.

Il a été aussi établi devant le comité qu'au Danemark l'industrie laitière—cette industrie est célèbre dans le monde entier—doit son immense progrès à l'existence de css sociétés coopératives. Il a été dit là que sur les $100,000,000 d'exportations danoises pas moins de $70,000,000 proviennent de ces sociétés coopératives. S'il en est ainsi, les honorables sénateurs doivent comprendre qu'une pareille institution, capable de faire des opérations aussi gigantesques, doit être traitée par le parlement avec tous les égards possibles. Quoi qu'il en soit, il s'agit de savoir si les avantages que pourrar donner une pareille institution ne seront pas neutralisés par les pertes dont a parlé mon honorable ami de Wellington et qu'ont subis dans le passé de pareilles sociétés. Il est notoire que les institutions de ce genre n'ont pas donné jusqu'à présent, au Canada, les avantages qu'on en attendait. Et puis la question est de savoir si les pouvoirs des banques, relatifs à l'acceptation des dépôts, etc., qu'on propose d'accorder à de pareilles associa-

tions, devraient être accordées conformément aux dispositions du bill qui ont pour objet la protection des déposants. Il me semble, d'après ce que j'ai lu du bill, que le Gouvernement devrait exiger plus au point de vue de l'inspection et de la garantie. Mon honorable ami le secrétaire d'Etat nous a signalé le rapide succès d'une de ces sociétés dans la province de Québec. Ce succès nous porte à croire que ces sociétés vont accumuler tant d'argent qu'elles devront être classifiées parmi nos banques. Nous devons nous réjouir de cela, et si nous pouvons prouver que ces sociétés sont capables de faire des affaires avec un tel succès qu'elles doivent accumuler des fonds, comme l'a dit l'honorable secrétaire d'Etat, le parlement doit à plus forte raison voir à ce que ceux qui placent leur argent dans ces institutions soient protégés efficacement. J'hésite donc à exprimer mon avis sur le bill. Je l'ai étudié autant que possible ; mais vu que cette question a été soumise à la Chambre durant plusieurs années,—durant dix années, je crois,—qu'elle a été discutée plusieurs fois, et que, de plus, en comité spécial elle l'a discutée durant la plus grande partie de la session, il ne serait pas raisonnable de nous demander de nous prononcer définitivement sur une question aussi importante sans avoir sous nos yeux les témoignages qui nous permettraient d'arriver à une conclusion satisfaisante à ce sujet.

L'honorable M. SULLIVAN : Je n'ai pas lu tout le bill, mais je crois qu'il n'est pas identique aux bills qui ont été adoptés, comme le bill des Annuités, le bill des Banques, etc. Ces bills étaient à l'avantage général du peuple ; mais le présent bill assurément nuira à une certaine classe de gens et il ne fera pas de bien à d'autres classes. Il amenera un désastre dans Ontario, quelques promoteurs partiront du pays en emportant les fonds. Où seront les profits ? Je partage, à ce sujet, l'opinion de l'honorable sénateur de Wellington. Indubitablement la réalisation de ce projet tuerait le commerce de détail. Je parle d'Ontario, parce que je connais mieux cette province que les autres. Les épiciers détaillants ne peuvent vivre sans vendre des spiritueux. Le marchand détaillant vend ses marchandises au bénéfice du peuple. On ne peut supprimer les établissements des marcahnds qui ne font de l'argent que pour vivre. Ils méritent de vivre comme les autres. Les raisons qu'ont énoncées l'honorable sénateur de la Colombie-Anglaise et l'honorable sénateur de Salaberry sont absolument fallacieuses. L'honorable sénateur a parlé de l'esprit d'économie du peuple français. Ce peuple fait de l'argent sans ces associations coopératives.

Il épargne tout ce qu'il peut épargner, comme les Canadiens-français font ou comme ils avaient l'habitude de le faire au lieu de placer leur argent dans les banques, ils le gardent chez eux et thésaurisent. Je ne crois pas que l'exemple du peuple français puisse être invoqué à l'appui du présent bill. Assurément ce qui a été dit à propos des fromageries ne s'appliquent pas à ce bill, parce qu'elles sont à l'avantage de tout le pays. Elles ne nuisent à personne et elles ne créent pas d'hostilité entre les différentes classes du peuple. Je suis pareillement hostile aux magasins à rayons. Nous voyons que ces magasins font des affaires pour des millions et que les autres ne font rien du tout. Si vous voulez favoriser particulièrement une classe, vous n'avez qu'à adopter cette mesure-ci. J'ai été surpris des observations de l'honorable secrétaire d'Etat relativement à l'épargne qu'a faite l'association dont il nous a parlé. J'ai eu envie de lui demander d'où provenait cet argent. Si cette organisation de Québec a fait en peu de temps $200,000, quelques-uns doivent les avoir perdus. Elle n'a fait aucune opération industrielle qui a augmenté la prospérité générale. Le Canada marche assez vite dans la voie du progrès, et le peuple ne doit pas marcher trop rapidement. Ces sociétés coopératives ne sont pas nécessaires. Elles créent du malaise et de la haine, comme l'ont fait les Grangers. Tout le monde s'est réjoui quand les Grangers sont morts de mort naturelle ou de mort " surnaturelle ". Voilà pourquoi je m'oppose à l'adoption du bill, parce qu'il nuirait à des citoyens honnêtes qui cherchent à gagner honnêtement leur vie.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Comme je ne suis pas un membre du comité des banques et du commerce, je désire exprimer maintenant mon opinion sur le bill. Je partage absolument l'opinion

qu'a exprimé sur ce bill l'honorable sénateur de Wellington. Il se peut qu'une pareille institution prospère dans un endroit ou deux, mais en général, les cultivateurs et les ouvriers qui placent leur argent dans une pareille entreprise finissent toujours par le perdre. Le bill offre implicitement à des hommes habiles une prime pour les encourager à former de pareilles compagnies et à obtenir des cultivateurs et des ouvriers leurs épargnes. Quelques-unes de ces associations prospèrent, d'autres font faillite, et les cultivateurs et les ouvriers perdent leur argent.

Il y a deux ans, nous avions deux sociétés coopératives de ce genre, qui faisaient le commerce d'épiceries. Je crois qu'elles ont existé durant deux ans, après quoi elles ont fait faillite, et quelques-uns des actionnaires ont perdu leur argent. Je crois qu'une compagnie de ce genre ne peut pas acheter ses marchandises à meilleur marché que les marchands détaillants ordinaires, et si elle les achète aux mêmes conditions, le cultivateur est perdant, parce qu'il reçoit pour son argent des marchandises de qualité inférieure. Je dis que les gens peuvent maintenant acheter au prix le plus bas possible, et je m'oppose à l'adoption du bill.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Je crois que cette question est une question purement provinciale, parce que si une province du Dominion veut avoir une de ces associations, elle peut l'avoir en s'adressant à sa propre législature. La province d'Ontario est hostile à ce bill. Nous avons reçu des lettres de marchands détaillants et d'autres associations de la province, qui tendent à nous dire qu'il y a assez de ces institutions là. Quoi qu'il en soit, ceux qui veulent épargner de l'argent, peuvent le placer dans des banques, où il sera en sûreté ou dans des compagnies qui sont déjà établies et ont une grande stabilité. Je crois que c'est faire une grave erreur que de présenter cette mesure, et j'espère qu'elle sera tuée quand le comité en sera saisi. Nous ne voulons pas, dans Ontario, l'adoption de ce bill et j'approuve absolument ce qu'à dit l'honorable sénateur de Wellington.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je n'aurais pas hasardé une opinion sur ce bill si mon honorable ami de la division Victoria n'eût pas pris la parole. Une petite histoire sur la ficelle d'engerbage peut mener à une conclusion différente de celle qu'a tenté de tirer l'honorable sénateur. Je ne suis cependant pas prêt à en dire aussi long que l'honorable sénateur de Wellington ou l'honorable préopinant sur les principes du bill. En tous cas, si les gens désirent faire partie de ces associations, je suis assez libéral pour leur permetttre de faire ce qui leur plaît à ce sujet. Je ne suis pas prêt à dire qu'elles ont eu du succès dans Ontario. Je ne connais dans la ville où j'habite qu'une seule association coopérative, et elle a été fondée quand les Grangers ou les Patrons de l'Industrie faisaient le plus d'affaires. Elle fit plus que n'avaient songé à faire les Grangers. Elle spécula sur les grains. Elle obtint la construction d'élévateurs. Les cultivateurs prétendirent qu'ils pouvaient vendre plus avantageusement leurs grains que les spéculateurs, et qu'ils garderaient pour eux les profits que faisaient les spéculateurs. Je regrette d'avoir à dire que la plupart de ceux qui voulurent spéculer de la sorte durent faire faillite ; et récemment j'ai vu un de ces spéculateurs, autrefois un riche cultivateur, dans la dernière des misères et prêt à être conduit dans une maison de charité. La chose est regrettable.

Il avait été un de mes meilleurs camarades d'école. Aussi, quand je songe aux résultats qu'à donnés l'association sur laquelle j'ai appelé l'attention, je viens à la conclusion qu'à moins d'être administrées par des hommes tout à fait honnêtes, par des hommes habiles et expérimentés, ces associations sont exposées à faire faillite. Je ne suis cependant pas prêt à dire, comme l'a fait mon honorable ami (L'honorable M. Sullivan) que si ces associations étaient formées dans Ontario, quelques hommes malhonnêtes se sauveraient en emportant leurs fonds. Je crois qu'il y a dans Ontario des hommes honnêtes, s'il y en a beaucoup de malhonnêtes. Quant à la ficelle d'engerbage, la manière dont mon honorable ami en a parlé devant la Chambre nous porterait à croire que la formation d'une société en opposition à ce que l'on nommait la coalition de ficelle d'engerbage amena la réduction du prix de cet article que les cultivateurs achetaient.

Je me rappelle que les cultivateurs se plaignaient fortement de la cherté de cet article, particulièrement les cultivateurs du Manitoba et de la partie occidentale du pays. A cette époque le Gouvernement s'occupa de cette question, et, sous l'administration du regretté sir John Thompson, qui était ministre de la Justice, il acheta un grand nombre de machines et il établit au pénitencier une fabrique de ficelle d'engerbage. On prétendit alors qu'on ne pouvait donner aux détenus un travail plus propre à faire bénéficier les cultivateurs que celui de la fabrication de la ficelle d'engerbage, qui devait être vendue au prix de revient. Cela eut pour effet de faire baisser le prix de la ficelle d'engerbage et de nuire considérablement à ce que l'honorable sénateur a appelé une coalition. Le temps passa. Je dois admettre qu'en raison de la mauvaise gestion des agents et sur la vente de la ficelle d'engerbage, le Gouvernement perdit une certaine somme d'argent, mais pendant que le Gouvernement faisait des pertes, l'acheteur ne perdait pas, lui. Finalement il y eu changement de gouvernement. La guerre hispano-américaine eut lieu à Cuba et aux Philippines. Elle eu pour effet de faire hausser énormément le prix du manille et de l'agavé avec lesquels est fabriquée la ficelle d'engerbage, dont le prix dut être haussé aussi. Quoi qu'il en soit, voici surtout pourquoi le peuple eut à souffrir de cette hausse. Le gouvernement — cette question fut discutée alors dans la Chambre,—le gouvernement, dis-je, au lieu de vendre la ficelle d'engerbage à un prix qui aurait été rémunérateur pour le pays, la distribua parmi un certain nombre de ses amis de l'ouest d'Ontario, qui firent d'immenses profits en la revendant. Voilà les causes qui firent hausser alors le prix de la ficelle d'engerbage, et quand je blâmai, à ce propos, le gouvernement, l'honorable David Mills excusa la conduite du gouvernement en disant que la guerre aux Philippines et à Cuba avait tellement fait hausser le prix de la matière première que le gouvernement avait été obligé d'élever le prix de la ficelle pour payer les frais de sa fabrication au pénitencier. Relativement au manufacturier obligé d'acheter la matière première l'année de la fabrication, l'argument est concluant. Mais quels étaient les faits ? Tout le monde sait que pour la fabrication de la ficelle d'engerbage, la matière première doit être achetée une année d'avance. Cette année-là la matière première fut achetée au prix de l'année précédente, et la ficelle d'engerbage aurait dû se vendre à un prix proportionné au coût de la matière première achetée l'année précédente ; mais elle fut vendue aux favoris du gouvernement, dont j'ai parlé, et le prix fut doublé, et la coalition, ou plutôt l'association coopérative des cultivateurs, qui existait, je crois, dans Brantford, éleva le prix de la ficelle d'engerbage proportionnellement au prix auquel le gouvernement la vendait. Le gouvernement avait acheté la matière première l'année précédente et aurait pu vendre la ficelle au prix qu'elle aurait été vendue si les producteurs des Iles Philippines n'avaient pas haussé leur prix. Voilà le petit historique du monopole de la ficelle d'engerbage. Le gouvernement et les fabricants ont été responsables de la hausse du prix de la ficelle d'engerbage. Le gouvernement n'avait au pénitencier que deux agents pour la vente de cet article, et ils élevèrent le prix proportionnellement au prix des manufacturiers, dont j'ai parlé. Cette association était formée de cultivateurs d'Ontario, dont plusieurs devinrent, cette année-là, comparativement riches par la vente de la ficelle d'engerbage. Je ne suis pas prêt à dire que ces associations sont toutes semblables. Si les assertions des honorables sénateurs de Wellington et de Kingston sont strictement exacts, et si les gouvernements se laissent guider par le principe qu'ils ont posé, nous devons adopter immédiatement une loi pour faire cesser les affaires des magasins à rayons. Que voyez-vous dans la ville de Toronto ? Les magasins à rayons ont fait fermer presque tous les magasins de détail de la rue King. Je ne parle pas contre les magasins à rayons, mais je tire cette conclusion des remarques des honorables préopinants. Pourquoi ne légiférons-nous pas contre les magasins si elles font fermer les maisons de détail du pays ? Le grand établissement que les Eaton ont fondé à Winnipeg et qui couvre presque tout l'espace d'une rue, a eu le résultat sur lequel j'ai appelé l'attention de la Chambre. Ceux qui sont allés à Winnipeg, ceux qui savent ce qu'était le prix des loyers dans

les différentes parties de cette ville il y a un an ou deux et ce qu'il est aujourd'hui, et qui réfléchissent sur le grand nombre de magasins de détail que cette institution immense a fait fermer, devraient, s'ils approuvent le principe posé par les honorables préopinants, faire plus et présenter un bill pour la suppression des magasins à rayons. Le gouvernement doit-il faire cela ? A mon avis, il ne le doit pas, et je crois que moins nous faisons, comme législateurs, pour restreindre le commerce, le mieux nous servons les intérêts du pays. Je condamne les plaintes continuelles portées contre ce que l'on onmme les associations et les coalitions. Je crois que plusieurs de ces institutions ont fait beaucoup de bien au pays, pour plusieurs raisons que je n'exposerai pas à présent. Je suis porté à approuver mon chef, qui a dit que lorsque cette question sera soumise au comité des Banques et du Commerce nous pourrons plutôt décider ce qui devra être fait. Je ne suis pas du tout surpris que le bill soit combattu par ceux qui doivent en souffrir dans Ontario et dans d'autres parties du Dominion. Mais vous ne pouvez pas adopter un bill aussi important sans nuire à quelques-uns, et personnellement je ne suis pas prêt à voter pour restreindre les opérations de pareilles institutions, qui ont pour objet le bien général du pays. Nous vivons dans un pays libre, et je suis porté à croire que moins nous gênerons le peuple en traitant de semblables questions, le plus nous ferons dans l'intérêt du commerce et de la société.

L'honorable M. WOOD : Je veux dire quelques mots relativement à ce bill, et j'avouerai tout d'abord que je n'ai eu ni le temps ni l'occasion de l'étudier, comme j'aurais voulu le faire, avant d'exprimer mon opinion. Les remarques que je désire faire sont d'un ordre général, et elles ne portent que sur le principe général de la constitution en corporation des compagnies de ce genre. Comme l'un des membres du comité des Banques et du Commerce, je désire traiter le sujet avec impartialité et sans parti-pris, et je me bornerai maintenant à déclarer que de pareilles associations n'offrent pas aux particuliers et au pays en général les avantages que nous pouvons supposer. Un honorable sénateur a dit, au cours des remarques qu'il fit sur le sujet, que les pauvres gens avaient le droit de se former en associations tout comme les riches ont le droit de se constituer en corporations pour des fins commerciales ou industrielles. Je suis bien prêt à approuver ce principe. Je crois que ce principe est juste, et je suis prêt à faire tout en mon pouvoir, au point de vue législatif, dans l'intérêt des gens de la classe dont il a parlé ; mais je ne suis pas certain que ceux qui ont formé des compagnies pour de pareilles fins ont travaillé dans l'intérêt général. D'après ce que j'ai appris dans la partie du pays où j'habite, je crois que la plupart des compagnies formées pour des fins commerciales, industrielles ou autres, ne vivent que durant une génération.

Ceux qui se mettent à la tête de ces entreprises, sont généralement des hommes habiles, et ils les font prospérer, durant leur vie ; malheureusement ces associations, quand leurs fondateurs meurent, ne peuvent les remplacer avantageusement. Ces associations peuvent réussir durant quelques années, pourvu que leur personnel étudie avec soin dès leur début leur fonctionnement, pour pourvoir remplacer efficacement les principaux employés qui meurent. Le danger qu'il y a pour ces institutions c'est que leur personnel, quand leurs fondateurs disparaissent, souvent n'a pas les aptitudes et l'expérience qu'il aurait dû acquérir avant leur disparition. Je remarque dans l'article 9 que cettte société élira annuellement un conseil, que ce conseil sera composé de trois membres qui resteront un an en charge, et qui auront à se prononcer sur les prêts ou placements des fonds de la société. D'après l'expérience que j'ai acquise relativement à de pareilles sociétés, je puis dire que lorsqu'un de ces conseils est remplacé, il survient souvent des désastres pour ces institutions. Il ne peut s'écouler un grand nombre d'années sans que quelqu'un d'incapable ou de malhonnête se fasse nommer gérant et conduise l'institution à sa perte.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Ou quelque ignorant.

L'honorable M. WOOD : Oui. Cependant comme je l'ai dit en commençant, je ne prétends pas être hostile au bill. Je suis heureux qu'il soit soumit au comité des Ban-

ques et du Commerce, où il sera discuté par ses défneseurs et ses adversaires. Je suis de l'avis de l'honorable préopinant, qui a dit que toutes les classes de la société sont parfaitement libres de former des associations ou de placer de l'argent de la manière qu'elles l'entendent, et si je combats le bill c'est parce que je veux protéger les gens qu'il a pour objet de servir. Je n'approuve pas les assertions que l'honorable sénateur de Wellington a faites relativement au commerce de détatil. Quant aux associations qui ont existé dans la province où j'habite, je ne crois pas qu'elles aient nui le moindrement au commerce de détail.

L'honorable M. McSWEENEY : Il n'y en a pas là.

L'honorable M. WOOD : Il n'y en a pas à présent. Elles ont eu une courte existence.

L'honorable M. McSWEENEY : Et une existence heureuse.

L'honorable M. WOOD : Les opérations de toutes ces associations ont été désastreuses pour les personnes qui y ont placé leur argent, et c'est pour cela que je suis hostile au bill, et non pas pour protéger les marchands détaillants ou toute autre classe de la société.

L'honorable M. OWENS : Les dernières assertions de l'honorable préopinant doivent nous convaincre et nous empêcher d'adopter le présent bill. Comme il l'a dit, les opérations de ces associations ont été presque toujours désastreuses pour ceux qui y ont placé de l'argent, et si les honorables sénateurs veulent connaître le nombre de ces institutions, ils verront que la plupart ont eu un pareil insuccès. Je ne veux pas que les honorables sénateurs croient qu'en adoptant ce bill nous allons améliorer le sort des cultivateurs. Les cultivateurs de Québec achèteront des actions, et ils auront le sort des cultivateurs d'Ontario. Sans doute il y a des endroits où ces associations ont, par exception, obtenu du succès.

Presque toujours, cependant, les gens qui ont mis leur argent dans ces associations l'ont perdu. Je parle des institutions auxquelles l'honorable sénateur de Wellington a fait allusion. Il a parlé de compagnies constituées en corporations pour des fins commerciales. Voyez les banques d'initiative privée, qui s'ouvrent avec de petits capitaux. Elles ont eu les mêmes résultats que les particuliers qui ont placé leur argent dans les institutions coopératives. Elles ont perdu leurs petits capitaux. Voyez les compagnies d'assurance mutuelle. On croirait que ces sociétés de coopération sont avantageuses; cependant la plupart d'elles n'ont pas eu de succès. Elles ont été gérées par des hommes qui ont enlevé leurs fonds ou qui ont fait de mauvais placements, qui en ont amené la ruine. Je ne crois pas que l'on puisse comparer l'association qui a présenté ce bill avec les magasins à rayons. Les magasins à rayons font des affaires comme les autres magasins ; seulement ils les font sur une plus grande échelle. Ce n'est pas l'argent du public qui est engagé dans ces magasins. C'est l'argent des particuliers. Voyez les magasins des Eaton ou les grands magasins à rayons de Montréal. Ils font des affaires avec les capitaux des particuliers tout comme les magasins de détail. La comparaison n'est pas juste. Je crois que les raisons qu'a formulées l'honorable sénateur de Victoria, si elles ont quelque effet, auront celui de faire voter des sénateurs contre le bill. Voyez un homme riche comme lui qui peut acheter assez de charbon pour chauffer sa maison durant un hiver et qui se compare avec un pauvre qui ne peut acheter d'un seul coup qu'un boisseau de charbon. Pour livrer une tonne de charbon à celui-ci, il faudrait qu'un homme fît avec sa voiture 30 voyages. Vous ne pouvez comparer les prix. Voyez mon honorable ami qui est capable d'acheter une caisse d'oranges, tandis que l'autre homme serait obligé de n'acheter d'un coup que quelques oranges. . . .

L'honorable M. CLORAN : Il les aurait au prix courant.

L'honorable M. OWENS : Il y aurait une livraison pour l'honorable sénateur et vingt-cinq livraisons pour l'autre homme.

L'honorable M. CLORAN : Mais au prix coûtant, tout au prix coûtant.

L'honorable M. OWENS : L'honorable sénateur peut être un bon avocat, mais il ne serait pas un homme d'affaires habile. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier tous les articles du bill ; mais je veux empêcher quel-

ques sénateurs de croire que nous adopterions ce bill dans l'intérêt des cultivateurs. Je crois que ce bill aura des effets désastreux.

L'honorable M. POWER : Comme l'honorable chef de l'opposition, j'ai, sans prendre de décision, écouté avec le plus grand intérêt ce qu'ont dit les honorables préopinants. J'ai été étonné des remarques de l'honorable sénateur de Sackville. Je connais cet honorable sénateur depuis plusieurs années, et les discours qu'il a prononcés dans cette Chambre et ailleurs ont toujours été marqués du sceau de la logique au point de vue des affaires, et j'ai cru, pendant quelque temps, que je serais ébranlé par sa parole, qui porte la conviction dans les esprits. Quoi qu'il en soit, le projet n'est pas absolument nouveau. Ces établissements coopératifs ont existé en Angleterre durant plusieurs années. Ils ont eu de grands succès, et je ne vois pas qu'il y ait une si grande différence entre Anglais et Canadien pour qu'une institution de ce genre puisse réussir en Angleterre et ne puisse réussir ici.

Voilà un point. Un autre point, c'est que quelques honorables sénateurs ont semblé croire que les gérants de ces associations s'enfuiraient en emportant leurs fonds. Si je comprends bien, il n'y aurait jamais de fortes sommes dans la caisse d'une de ces associations. Quoi qu'il en soit, je doute qu'il soit opportun de permettre à ces associations coopératives de faire des affaires de banques. Je remarque dans l'annexe (C) du bill : " contenu de l'état de situation à être dressé par une société qui fait le commerce de la banque ". Il a été jugé nécessaire de prendre toutes les précautions pour protéger le public relativement aux affaires des banques, et quand vous faites administrer des banques par des cultivateurs, qui sont sans doute d'honnêtes gens, vous courez, je le crains, de grands risques. Bien que le bill paraisse être une bonne mesure, qui mérite l'appui de la plupart des membres de cettte Chambre, on a soulevé un doute quant à sa constitutionnalité. Le procureur général d'Ontario et le procureur général de la Nouvelle-Angleterre ont exprimé des doutes sur le droit que ce parlement-ci a d'adopter le présent bill. Ils croient que ce bill tombe sous l'autorité provinciale, et c'est là une question que le comité des Banques et du Commerce devra, je suppose, étudier.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (EE) intitulé : " Loi concernant la Pontiac Central Railway Company ".—(L'honorable M. Campbell.)

Bill (FF) intitulé : " Loi pour faire droit à Edith Maud Rosario Gemmell.—(L'honorable M. Jones.)

BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

EN COMITE.

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du rapport du comité des chemins de fer, télégraphes et ports, auquel a été soumis le bill (3) intitulé : " Loi modifiant la loi des chemins de fer ".

(Au comité.)

L'honorable M. POWER : Il n'y a pas une grande différence entre l'amendement proposé par l'honorable sénateur de Salaberry et celui dont j'ai moi-même donné avis. La seule différence importante entre les deux c'est que le sien est d'environ deux fois plus long que le mien. Voyons comment l'article 275 de la loi des chemins de fer se lira lorsque l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry y sera ajouté :

5. Nul train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails, dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie publique, au passage à niveau, ne soit protégée comme il convient, ou à moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu et protégé, en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du conseil privé et de la commission, en vigueur à ce sujet. La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

Vous remarquerez que la mention du pouvoir qu'a la commission d'établir la limite de la vitesse est repétée. Elle se trouve dans le deuxième alinéa et à la fin du troisième article. Tout ce qui se rapporte au train traversant la partie populeuse d'une ville est aussi répétée, et cela, je crois, inu-

tilement. Mon amendement a pour objet d'abroger l'article 275, tel qu'il existe, et d'y substituer le suivant :

275. Nul train ne traversera la partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse plus grande que dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou protégée comme il convient et selon les dispositions de la présente loi, et à moins que chaque traverse de chemin de fer avec passage à niveau, dans aucune partie populeuse d'une cité, ville ou village, ne soit construite, protégée comme il convient et régulièrement entretenue, en conformité des ordonnances, règles et ordres du comité des chemins de fer du conseil privé et de la commission, en vigueur à cet égard;—ou à moins que permission n'en soit donnée par une règle ou ordre de la commission.

(2) La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

Le sens de cet article, est je crois, le même que celui de l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry. Je désire attirer l'attention sur ce que je considère comme étrange dans la phraséologie qu'a adoptée l'honorable sénateur de De Salaberry au milieu de son amendement. A moins que ce passage à niveau ne soit construit et ensuite régulièrement entretenu et protégé, en conformité d'une ordonnance, d'une règle ou d'une instruction du comité des chemins de fer du Conseil privé ou de la commission. Je puis comprendre qu'il dise construite et entretenue en conformmité des ordonnances, règles et ordres, etc.; mais il me semble " qu'en conformité d'un ordre, d'une règle et d'une instruction " est une expression étrange. Je ne me rappelle pas avoir vu dans un bill une pareille phraséologie. L'honorable sénateur semble avoir cru qu'il faille une ordonnance spéciale pour chaque cas. On ne peut s'attendre à cela. Il y a, au moins, 2,500 passages à niveau, et la commission ne fera pas une ordonnance pour chaque croisement. La commission fera des ordonnances générales pour ces croisements. Je suppose que les compagnies de chemins de fer devront se conformer à ces ordonnances. Aussi le pluriel convient-il mieux. Et puis les mots : " en conformité d'une ordonnance, d'une règle ou d'une instruction " peuvent créer des embarras. De qui doit venir l'ordre ou l'instruction ? Il n'est pas dit : " en conformité d'une ordonnance, d'une règle et d'une instruction, mais d'instructions. Il me semble que vous serez peut-être embarrassés pour savoir par qui l'ordonnance devra être faite. Il n'est pas question d'une ordonnance ou d'une règle du comité du Conseil privé ou de la commission : mais il est fait mention d'une ordonnance, d'une règle et d'instructions. Conséquemment, bien que j'approuve absolument ce que l'honorable sénateur a en vue, j'ose soumettre cet amendement comme amendement à celui qu'il a proposé. Je crois qu'il est plus court et plus clair.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) ; Ce bill a été soumis au Sénat et y a été discuté très longuement et rapporté avec certains amendements qu'il a cru satisfaisants. Depuis, plusieurs amendements ont été soumis et il se ressemble tellement par leur phraséologie que je conseillerais à la Chambre d'adopter les amendements recommandés par le comité, qui les a jugés suffisants pour régler la question. Au comité le bill a été étudié avec beaucoup de soin, et je voterai pour l'amendement qui y a été recommandé, et je ne voterai pour aucun autre amendement.

L'honorable M. SULLIVAN : L'honorable sénateur d'Halifax et l'honorable sénateur de Sallaberry sont deux avocats; s'ils veulent s'entendre, ils peuvent régler la question entre eux.

L'honorable M. BEIQUE : L'objet que l'honorable sénateur a en vue est bon, et j'accepterais volontiers son amendement, s'il ne visait qu'à abréger la phraséologie ; mais je ne puis l'approuver pour deux raisons. La première, c'est qu'il embrasse deux choses différentes qui sont régies par différentes règles. Cet amendement, s'il était adopté, aurait cet effet-ci : dans une ville que traverse une voie de chemin de fer sur un espace de dix milles, s'il n'y avait qu'un passage à niveau sur une voie publique qui ne serait pas suffisamment protégée, comme le requiert cet amendement, aucun train ne pourrait franchir cette voie d'une longueur de dix milles à une vitesse de plus de dix milles à l'heure. Les autres voies, aux passages à niveau, pourraient être convenablement gardées ou il pourrait n'y avoir aucun autre passage à niveau traversant une voie publique, et le chemin de fer pourrait être convenable-

ment clôturé sur un espace de dix milles, et cependant les trains ne pourraient y passer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure. Supposons que demain les limites de la ville de Montréal s'étendent et comprennent Lachine ; il y aurait 12 ou quinze milles de chemin de fer compris dans les limites de la ville ; si cet article était mis en application, par le seul fait qu'il y aurait, à l'extrémité ouest de la ville, un passage à niveau qui ne serait pas convenablement gardé, les trains ne pourraient filer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure sur toute la longueur de cuper de deux choses, enclore un chemin cuper de deux choses, inclore un chemin de fer dans une ville ailleurs qu'aux passages à niveau sur les voies publiques, ou aux endroits où les voies publiques ne sont pas traversées par un chemin de fer.

L'honorable M. BELCOURT : Est-ce que pour un pareil cas il ne faudrait pas faire une demande spéciale à la commission des Chemins de fer ? Est-ce qu'un pareil cas n'exigerait pas l'application de la disposition qui se trouve à la fin du paragraphe ? " A moins que permission n'en soit donnée par une règle ou ordre de la commission."

L'honorable M. BEIQUE : Je ne vois pas la raison. Supposons qu'un chemin de fer traverse une ville sur une longueur de dix milles. Supposons qu'à l'une des extrémités du chemin, sur un espace de dix milles, il n'y ait qu'un seul passage à niveau. Y a-t-il quelque chose qui puisse obliger une compagnie, si la voie ferrée est convenablement clôturée, dans les autres parti es de la ville, à s'adresser à la commission des Chemins de fer pour obtenir la permission de dépasser la vitesse de dix milles à l'heure.

L'honorable M. BELCOURT : Je suppose que cette mesure a pour objet d'empêcher les trains de traverser les villes à une vitesse de plus de dix milles à l'heure. Cela se ferait dès que Lachine serait annexé à la ville. Cette raison s'applique aussi pour une banlieue qui est annexée à une ville.

L'honorable M. BEIQUE : D'après l'article 275 de la loi des chemins de fer tel qu'il existe aujourd'hui, il n'est pas nécessaire de demander cette permission, si le chemin de fer est convenablement clôturé. Les trains peuvent y passer à n'importe quelle vitesse.

L'honorable M. BELCOURT : Mais le passage à niveau doit être gardé.

L'honorable M. BEIQUE : Je crois que nous admettons tous que, dans une ville, à part les passages à niveau, le chemin de fer doit être clôturé des deux côtés, et c'est la protection qui est mentionnée dans l'article 275 de la loi des chemins de fer. Pourquoi dire aussi que s'il y a un passage à niveau sur une voie publique, ce passage à niveau doit être pareillement clôturé. Je comprends que les passages à niveau doivent être gardés ; mais ce n'est pas parce que les passages à niveau ne seraient pas gardés que les trains du chemin de fer, sur la longueur des neuf ou dix autres milles, ne pourraient filer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, si le reste de la voie était bien clôturé.

L'honorable M. McMILLAN : Si dans une cité, une ville ou un village, un passage à niveau est bien gardé, est-ce que les trains ne peuvent pas filer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure à ce croisement comme ailleurs ?

L'honorable M. BEIQUE : Oui.

L'honorable M. McMILLAN : Alors l'amendement de mon honorable ami, si je le comprends bien, a pour objet d'empêcher un train de passer à un croisement à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce croisement ne soit bien gardé.

L'honorable M. BEIQUE : Mon amendement a pour objet d'empêcher un train de filer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure à un passage à niveau, à moins que celui-ci ne soit bien gardé. L'article 275 de la loi, tel qu'il existe à présent, offre cette protection qu'à part les croisements, la voie qui traverse une cité, une ville ou un village, doit être clôturée des deux côtés, autrement les trains ne peuvent filer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure. Pourquoi faire dépendre l'une de l'autre ? Voilà pourquoi je m'oppose à l'amendement de l'honorable sénateur d'Halifax. Si un chemin de fer est bien clôturé, sauf aux passages à niveau, les trains devraient pouvoir filer aussi rapidement qu'il plairait à

la compagnie. Mais aux passages à niveau, à moins qu'ils ne soient gardés, la vitesse des trains devra être de dix milles à l'heure, et vice versa. Si le passage à niveau est bien gardé et si le reste de la voie est bien clôturée les trains peuvent filer à une vitesse de plus de dix milles à l'heure ; mais si elle n'est pas convenablement clôturée, la vitesse devra être réduite, mais l'une dépend de l'autre, parce qu'elles sont régies toutes deux par différentes règles. Dans un cas c'est une clôture qui offre la protection, dans un autre cas la protection qui doit être donnée est toute différente. Aussi, à ce point de vue, l'article prête à objection. On ne peut, non plus, y employer les mots "ordres, règles et instructions." Si cet amendement contenait ces mots, il n'aurait aucun effet, parce que tous ces passages à niveau doivent être construits d'après l'article 237 de la loi des chemins de fer telle qu'elle existe à présent, après l'émission d'un ordre qui régit tous les passages à niveau.

L'honorable M. McMILLAN : Durant leur construction.

L'honorable M. BEIQUE : Après leur construction.

L'honorable M. McMILLAN: Et après leur construction. Avant de construire un chemis de fer, une compagnie doit soumettre des plans indiquant tous les croisements à la commission qui fait une ordonnance pour approuver ces plans et permettre la construction de ce chemin. Au fait, il s'agit là des ordonnances et règles relatives à la construction d'un chemin et aux passages à niveau. L'emploi des mots ordonnances, règles et constructions ne ferait pas atteindre l'objet en vue. Il faut qu'une ordonnance soit faite. Une ordonnance n'est pas nécessaire pour chaque passage à niveau. Dans la même ordonnance peuvent être compris plusieurs passages à niveau. Une ordonnance peut s'appliquer à tous les passages à niveau dans les municipalités ou le comté, mais cette ordonnance devra être celle qui s'applique aux passages à niveau. Il ne s'agira pas des ordonnances générales qui sont faites seulement à l'époque où la construction du chemin de fer a été autorisée.

L'honorable M. SULLIVAN : Est-ce que notre amendement permettra à un train de traverser une cité, une ville ou un village à une grande vitesse, sans réduire cette vitesse à dix milles à l'heure à n'importe quel autre endroit.

L'honorable M. BEIQUE : Si la voie est bien clôturée.

L'honorable M. FERGUSON : A mon avis, les deux amendements ne méritent pas d'être discutés, parce ni l'un ni l'autre n'ont de la valeur. Ni l'un ni l'autre ne feront garder un passage à niveau et remettront en vigueur le droit coutumier. Ils ne rendront pas les compagnies, en vertu du droit coutumier, responsables des accidents qui se produiront aux passages à niveau. A mon avis, ils ne valent pas la peine d'être discutés. Tout de même, je préfère l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry, parce qu'il n'est pas confus comme l'autre : L'article 275 de la loi des chemins de fer s'applique à la voie seulement. Malgré les remarques que l'honorable secrétaire d'Etat a faites l'autre jour, je m'en tiens à cette opinion. L'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry s'applique aux passages à niveau. Or, si vous fondez ces deux dispositions dans un seul article, et si des difficultés surgissent relativement à l'encaissement de la voie ferrée, il sera passablement difficile d'imposer l'amende aux compagnies parce que vous ront à les invoquer trouveront ce que chalégiférez pour deux choses tout à fait différentes, et je crois que les articles seraient plus clairs s'ils étaient séparés. Ceux qui auront à les invquer trouveront ce que chacune contient de bon. Pendant que j'ai la parole, je dirai que l'exposé que j'ai fait à la Chambre n'a été contredit que par deux honorables sénateurs. Un de ceux-là est l'honorable sénateur de Wellington, qui a donné de fortes raisons pour appuyer ce que j'ai dit relativement à la loi des Etats-Unis. Il a dit que la restriction du pouvoir des municipalités ne s'appliquait qu'aux villes.

L'honorable M. McMULLEN : J'ai mentionné les cités, les villes et les villages exceptionnels.

L'honorable M. FERGUSON : J'ai compris que l'honorable sénateur avait mentionné les villes. Mon honorable ami ferait mieux de consulter les statuts que de répéter ce qu'il a entendu dire.

L'honorable M. McMULLEN : Oh ! non.

L'honorable M. FERGUSON : J'aimerais qu'il citât le statut qui lui donne raison. Le statut que j'ai cité s'applique aux cités et aux villes de quatrième ordre; et les villages comptant trois mille âmes devraient être compris.

L'honorable M. McMULLEN : Est-ce le statut du Michigan ?

L'honorable M. FERGUSON : Oui. A la page 940 du premier volume des statuts revisés du Michigan il verra que ce que je lui ai dit est exact, et il verra aussi à la page 974 la loi que j'ai citée à la Chambre. Je n'ai pas parlé sur des on-dit. J'ai fait une citation des statuts revisés de l'état du Michigan. J'ai fait une autre assertion qu'a contredite l'honorable sénateur de Lanaudière. Je veux parler des accidents survenus aux passages à niveau du Canada, et de la contradiction entre l'état soumis au comité par M. Mountain et les statistiques que renferme le rapport du département des Chemins de fer. Il a été soumis à la Chambre et au comité des états préparés par deux employés. M. Mountain a lu un de ces états à la séance du comité, état qui avait été soumis auparavant à la Chambre.

L'honorable M. CASGRAIN : Est-ce que l'état de M. Mountain est exact ?

L'honorable M. FERGUSON : Non, il n'est pas exact. Il n'est certainement pas exact.

L'honorable M. CASGRAIN. Vous dites qu'il n'est pas exact ?

L'honorable M. FERGUSON : Oui. Je ne crois pas que mon honorable ami oserait dire qu'il est exact, parce que nous avons le rapport du département des Chemins de fer préparé par M. Payne, d'après les rapports assermentés des compagnies de chemins de fer, et nous avons l'état qui a été soumis à la Chambre comme partie du rapport, et il contredit catégoriquement l'état que M. Mountain a lu devant le comité. Je vous montrerai tout de suite comme ils sont différents, l'état de M. Mountain pour l'année 1905 se terminant le 31 mars 1905. Le nombre des personnes qui avaient été tuées était de 41 et le nombre des personnes blessées était de cinq. Suivant l'état de M. Payne, état assermenté par le département, 59 personnes avaient été tuées et 67 avaient été blessées.

L'honorable M. CASGRAIN : Jusqu'au 31 mars aussi.

L'honorable M. FERGUSON : Le rapport ne le dit pas.

L'honorable M. CASGRAIN : Est-ce pour le 31 mars ?

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami doit comprendre que si ces accidents fatals sont omis dans l'état d'une année ils sont mentionnés dans celui de l'année suivante.

L'honorable M. SULLIVAN : Tous les chemins de fer du Canada sont compris.

L'honorable M. FERGUSON : Oui, il ne s'agit que des chemins de fer du Canada.

L'honorable M. KERR : Pour quelle année ?

L'honorable M. FERGUSON : Je cite les chiffres pour l'année finissant, d'après M. Mountain, le 31 mars 1905, et ces chiffres démontrent que 41 personnes ont été tuées et que 15 ont été blessées. Je lis l'état compilé par M. Payne d'après les rapports assermentés faits au département, et cet état indique que 59 personnes ont été tuées et que 67 ont été blessées.

L'honorable M. KERR : S'agit-il de la même période ?

L'honorable M. FERGUSON : Il s'agit de la même année ; mais je ne puis pas dire exactement si l'année se termine à la même date dans les deux cas. Mais si vous calculez pour trois années, cela ne peut faire une différence sensible. M. Mountain a dit que jusqu'au 31 mars 1906, le nombre des personnes qui ont été tuées a été de 42 et le nombre de blessées de 9. En lisant le rapport de M. Payne, je vois qu'il y a eu 50 personnes de tuées et 76 de blessées. Les honorables sénateurs voient tout de suite que le fait qu'une année se termine un mois plus tôt ou un mois plus tard qu'une autre ne constitue pas une grande différence.

L'honorable M. CASGRAIN : Les rapports sont-ils pour le même nombre de chemins de fer ?

L'honorable M. FERGUSON : Ne posez qu'une seule question du coup. Pour l'année 1907 M. Mountain porte le nombre des personnes tuées à 41 et celui des personnes blessées à 22 et le nombre donné par M. Payne, d'après les rapports assermentés, est de 75 personnes tuées et de 77 personnes blessées. Il n'est pas étonnant que l'honorable sénateur rie ; il a donné ces chiffres il y a un mois. Quand on a attiré l'attention sur cette difficulté on n'a pu l'expliquer qu'en disant que le chemin de fer Intercolonial était compris dans le rapport de M. Payne, tandis qu'il ne l'était pas dans celui de M. Mountain. Dans le rapport de M. Payne je vois que sur l'Intercolonial, l'année dernière, trois personnes ont été tuées et cinq blessées. En comparant les chiffres de ces années-là, on constate que 70 personnes ont été tuées—le nombre des personnes tuées sur l'Intercolonial déduit—et que 69 ont été blessées.

L'honorable M. CASGRAIN : Est-ce que le chemin de fer Témiscamingue et Ontario-Nord est compris dans le rapport de M. Mountain ?

L'honorable M. FERGUSON : Je ne sais ce qu'il y est compris.

L'honorable M. CASGRAIN : Est-il compris dans le rapport de M. Payne ?

L'honorable M. FERGUSON : Je traite mon honorable ami autrement qu'il m'a traité l'autre jour, lorsqu'il a fait une assertion que je voulais corriger. Il n'a pas voulu me permettre de l'interrompre. Maintenant il m'interrompt, il persiste à m'interrompre, et il compte que je vais le traiter avec plus de courtoisie dont il fit preuve envers les autres. Je crois qu'il devrait traiter les autres comme il voudrait être traité lui-même. Quoi qu'il en soit, d'après le rapport des commissaires des Chemins de fer, je ne puis assurer si quelques chemins sont ou non sous l'autorité du gouvernement du Canada, parce que le tableau qu'ils ont préparé n'indique pas les endroits où les accidents se sont produits.

Le rapport du Gouvernement indique où les personnes ont été tuées ou blessées ; mais le rapport des commissaires ne renferme pas du tout ces détails, bien qu'à mon avis la loi doive exiger ces détails. Ils donnent le nombre des personnes qui ont été tuées aux passages à niveau, et voilà les chiffres qu'ils donnent. Je ne puis les comparer de cette manière. M. Mountain a cru d'abord que le fait que le chemin de fer Intercolonial était compris dans un rapport et qu'il ne l'était pas dans l'autre expliquait la différence, mais je lui ai dit que pour l'année dernière la différence était bien faible, que le nombre des personnes tuées était de 70 et que celui des blessées était de 69, tandis qu'il le fixait à 41 et à 22.

L'honorable M. KERR : L'honorable sénateur me permettra-t-il. . .

L'honorable M. FERGUSON : Je veux bien être interrompu.

L'honorable M. KERR : N'y a-t-il pas une différence entre les deux. Lui ne parle que de ce qui est sous l'autorité de la commission des chemins de fer, tandis que l'autre ne comprend pas seulement le chemin de fer Intercolonial, mais comprend les chemins de fer provinciaux et les tramways électriques. Il y a les chemins de fer Québec et Lac Saint-Jean, le Témiscamingue et plusieurs autres.

L'honorable M. FERGUSON : Le rapport du Gouvernement ne mentionne pas d'accidents fatals sur les chemins de fer électriques. Les accidents fatals survenus sur ces chemins de fer se trouvent sur un autre tableau. Je dis que je suis incapable de dire si les chemins de fer dont M. Mountain s'est occupé sont les mêmes dont s'est occupé le Gouvernement. Ils ne doivent certainement pas être les mêmes, parce que le tableau des commissaires est tellement insuffisant qu'on ne peut s'en servir pour faire une comparaison. Il n'y est pas dit où les accidents se sont produits, comme cela aurait dû être dit ; mais comme mon assertion a été contredite, je dirai à l'honorable sénateur un mot qu'il devra retenir. Il est le président du comité des chemins de fer et quelques-uns d'entre nous ont constaté qu'ils peuvent difficilement hasarder un mot devant ce comité dans la discussion d'un bill. Lorsque mon honorable ami a pris la parole devant la Chambre, pour discuter la question, il a cité certains passages d'un livre, qu'il vante hautement, bien qu'il le connaisse peu. Il s'agit des

statistiques de chemins de fer du Dominion du Canada pour l'année finissant le 30 juin 1907. Il a lu aux pages 114 et 116. Il y a sur cette page-ci deux tableaux qui portent pour titre : " Sommaire des accidents survenus aux personnes durant l'année finissant le 30 juin 1907, indiquant les accidents résultant du mouvement des trains, des locomotives ou des wagons."

L'autre tableau indiquait les accidents survenus aux autres particuliers, comme violateurs de la propriété (trespassers) dont 21 ont été tuées et 18 blessées.

L'honorable M. CASGRAIN : Il n'est pas question de ces accidents dans la présente discussion relativement à la surveillance qui doit être exercée aux passages à niveau.

L'honorable M. FERGUSON : Oui, ils sont compris d'après la loi. La loi des chemins de fer exige que dans les rapports assermentés soit indiqué le nombre des personnes tuées ou blessées par une locomotive ou un train à un passage à niveau, et elle ne fait pas de distinction entre les violateurs de la propriété (trespassers) et ceux qui ne le sont pas ; mais, durant l'année dernière, une distinction a été faite entre eux. Comment a-t-elle été faite ? Elle a été faite comme n'importe qui de nous pourrait la faire. Des accidents ont eu lieu depuis que nous avons commencé de discuter ici cette question. Deux hommes ont été tués à des passages à niveau qui étaient gardés, mais dont les barrières avaient été ouvertes. Un homme à Montréal a voulu franchir en voiture un passage à niveau, et il y a été tué. Un pareil accident a eu lieu à Toronto, rue Bloor, où un nommé Scott a été tué tout récemment. La barrière avait été élevée, et Scott passa dessous, sans la toucher de la tête. Scott pourrait être considéré comme un violateur de la propriété (trespasser). Voilà comment on fait la distinction. Nous avons ici deux tableaux. Un des tableaux est divisé en deux parties sur la même page ; l'honorable sénateur n'en lit qu'un seul, et, bien que j'aie appelé son attention sur le fait qu'il ne lisait qu'une partie du rapport et que j'aie fait déposer le livre sur son pupitre, il a persisté dans ses assertions.

L'honorable M. CASGRAIN : Je persiste encore. Je ne compte pas ces 21 personnes. Je persiste dans mes assertions, parce que ces personnes n'ont pas été tuées au passage à niveau.

L'honorable M. FERGUSON : Si l'honorable sénateur veut prendre la parole pour dire quelque chose de sensé, je l'écouterai.

L'honorable M. YOUNG : A l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. FERGUSON : Qui me rappelle à l'ordre ? Est-ce que je m'écarte de la règle quand je dis qu'une observation n'est pas sensée.

Je demand s'il y a dans la Chambre, à part l'ex-président de la législature du Manitoba, un homme qui voudrait m'interrompe en ce moment ? L'honorable sénateur a dit une chose inconséquente. La loi ne fait pas de distinction entre les violateurs de la propriété (trespassers) et ceux qui ne le sont pas. La loi dit que le rapport devra contenir les noms de ceux qui ont été tués aux passages à niveau par une locomotive ou par les wagons. Suivant le caprice de quelqu'un, ceux qui sont tués aux croisements sont des violateurs de la propriété (trepassers) leur vie ne compte pour rien, et leur mort tombe dans l'oubli, parce que la loi dit qu'ils ont été des violateurs de la propriété (trespassers). Le tableau devrait indiquer le nombre des personnes tuées aux passages à niveau.

L'honorable M. CASGRAIN : Pourquoi sont-elles indiquées séparément dans le livre ?

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur devrait essayer de parler un peu sensément. Je sais ce que la loi décrète. Elle n'a pas décrété cela auparavant. Je crois qu'aux Etats-Unis on fait cette distinction et que la commission a essayé de faire concorder ses rapports avec ceux des Etats-Unis; mais peu importe que la personne ait été ou non un violateur de la propriété. Si elle se fait frapper à un passage à niveau la loi exige que le rapport indique qu'elle a été tuée ou blessée et elle n'exige pas que d'autres faits soient assermentés. L'honorable sénateur aurait pu, en lisant le livre, faire une erreur. J'aurais pu ne connaître qu'une partie du rapport. Il aurait pu oublier l'autre partie. Pour être charitable, je dirai qu'il l'a ou-

bliée, mais l'honorable sénateur aurait dû réparer son erreur quand je lui ai fait tenir le livre.

L'honorable M. CASGRAIN : Je crois encore avoir raison.

L'honorable M. FERGUSON : J'ai entendu raconter une vieille histoire, que je ne répèterai pas, mais qui peint l'honorable sénateur se vantant d'avoir raison. Quiconque a des doutes à ce sujet, n'a qu'à regarder aux pages 114 et 116 des statistiques des chemins de fer du Canada, et il y verra facilement qui a raison, et qui a tort de nous deux.

L'honorable M. SULLIVAN : Aux Etats-Unis les statistiques ne mentionnent pas les personnes tuées aux passages à niveau.

L'honorable M. FERGUSON : Oh ! oui, elles les mentionnent.

L'honorable M. SULLIVAN : Je les ai lues ici.

L'honorable M. FERGUSON : J'ai les chiffres sous la main.

L'honorable M. SULLIVAN : Pas pour les passages à niveau.

L'honorable M. FERGUSON : Aux Etats-Unis il y a les violateurs de la propriété (trespassers) et ceux qui ne le sont pas, et je crois, comme je l'ai déjà expliqué à mon honorable ami, que nous avons essayé, au Canada, d'adopter le système des Etats-Unis ; mais la division des victimes en deux catégories ne change pas la question. Notre loi ne reconnaît pas cette distinction. Quoi qu'il en soit, nous avons voulu connaître le nombre des personnes qui ont été tuées aux passages à niveau. Les commissaires des Chemins de fer pourraient prétendre que la victime avait violé la propriété. Mais assurément M. Noël Wilson, de Montréal, n'était pas un violateur de la propriété (trespasser). La compagnie laissa sa barrière ouverte. M. Scott, de Toronto, n'était pas un violateur de la propriété. La barrière n'avait pas été suffisamment abaissée. C'était la nuit. Il ne vit pas la barrière et il fut tué. J'ai été obligé de discuter ces points, parce que mes assertions ont été contredites. Je dois dire que je me suis donné de la peine pour me renseigner à bonnes sources.

J'ai pesé, autant que possible, les renseignements que j'ai obtenus, et si mon honorable ami me contredit, il doit le faire en s'appuyant sur une meilleure autorité que mon honorable ami de Lanaudière ou mon honorable ami de Wellington. Je ferai remarquer que je désire proposer plus tard un amendement à ce bill, sous une autre forme ; mais il m'importe peu que cela soit fait ou non en comité. Je suppose que la Chambre a décidé d'adopter ce bill défectueux. En tout cas, je, vais donner aux honorables sénateurs l'occasion d'enregistrer leurs votes, lorsque le président aura repris le fauteuil. Il ne serait guère juste de faire la motion sans en donner avis à la Chambre. Je l'inscrirai dans le feuilleton de la Chambre afin que les honorables sénateurs sachent sur quoi ils voteront.

L'honorable M. KERR : L'honorable sénateur a fait une insinuation plutôt qu'autre chose contre mon honorable ami le président du comité des chemins de fer. J'espère qu'il retirera ce qu'il a dit, parce que nous savons tous que le président du comité des chemins de fer a toujours fait preuve, non seulement d'impartialité vis-à-vis de tout le monde, mais qu'il a montré beaucoup de bienveillance et de courtoisie à tous les membres du comité, qui se plaisent à le reconnaître.

L'honorable M. FERGUSON : Je ne crois pas avoir dit quelque chose qu'une règle de la Chambre m'obligerait à retirer. Par contre, je serais chagrin de faire une injustice à mon honorable ami.

Il est jovial et agréable, et je crois que lorsqu'il fait quelque chose de mal il ne le fait pas avec intention. Je suis toujours prêt à reconnaître cela ; mais j'ai remarqué que lorsqu'il se discute une question concernant les chemins de fer, non seulement mon honorable ami mais d'autres sénateurs ne traitent pas avec justice celui qui veut critiquer une mesure. Je me suis plaint de cela à maintes reprises, et j'ai cru devoir me plaindre surtout lorsque nous étions en comité. Dès que je voulais poser une question à M. Mountain, j'étais interrompu par une demi douzaine de sénateurs clamant : " A la question ! à la question " ! On aurait cru que l'on voulait empêcher les sénateurs de discuter ces questions.

L'honorable M. SULLIVAN : On nous a cité beaucoup de lois et beaucoup de statistiques. Si la loi ne vaut pas mieux que les statistiques, la loi est très mauvaise. Je n'ai pas pu trouver de statistiques qui indiquent comment les accidents ont eu lieu, si une enquête a eu lieu relativement à ces accidents aux passages à niveau. Il importe beaucoup de savoir comment la personne a été tuée, si elle était sobre ou non, si l'accident a eu lieu la nuit ou le jour, et par quel train elle a été tuée. Il n'y a rien à ce sujet dans le rapport du régistrateur général d'Angleterre ; cependant ce rapport est fait avec une grande précision. Il n'y est pas fait mention des personnes tuées aux passages à niveau, non plus que dans celui du régistrateur des Etats-Unis, qui est publié par le gouvernement, et il est difficile de se former une opinion à ce sujet. Je réside dans une ville où ces accidents ont lieu, et je ne crois pas que l'on puisse en tenir responsable la compagnie du chemin de fer.

L'amendement de l'honorable sénateur d'Halifax est rejeté.

L'honorable M. BELCOURT : Je propose que le mot "ordonnance" soit remplacé par le mot "ordonnances", afin que l'article se lise ainsi : "en conformité des ordonnances, règles et instructions du comité des chemins de fer du conseil privé".

L'honorable M. McMILLAN : J'ai donné avis d'un amendement que je désire retirer avec le consentement de la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Avant qu'un vote soit pris, je donne avis d'une motion que j'ai l'intention de soumettre à la Chambre à la troisième lecture du bill.

L'honorable M. SCOTT : Cela devra se faire lorsque le président occupera le fauteuil.

L'honorable M. FERGUSON. Parfaitement.

L'honorable M. BEIQUE : Je ne veux pas répéter les raisons que j'ai données à maintes reprises relativement au changement proposé. Je crains qu'il n'empêche la loi d'atteindre son objet, parce qu'il sera considéré comme s'appliquant seulement aux ordonnances et règles générales qui ont été faites avant le construction du chemin.

L'honorable M. FERGUSON : Il ne s'opplique qu'à environ 205 croisements sur environ 13,000.

L'amendement proposé par l'honorable sénateur d'Ottawa est rejeté.

L'honorable M. DAVIS : Je désire faire quelques remarques...

L'honorable M. SCOTT : Un vote doit être pris, et il ne peut être retardé.

L'honorable M. DAVIS : Il y a un tel bruit, que personne ne peut savoir ce qui se fait.

Le PRESIDENT : La question est posée sur l'amendement de M. Béique.

L'honorable M. DAVIS : Je vais parler sur cet amendement. J'ai essayé de parler depuis une demi-heure.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur pourra parler à la prochaine épreuve du bill.

L'honorable M. DAVIS : Quand ?

L'honorable M. SCOTT : A la troisième lecture ou à la réception du rapport.

L'honorable M. DAVIS : Je veux expliquer mon vote.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Il est trop tard maintenant.

L'honorable M. WILSON : L'honorable sénateur ne devrait pas être privé de son droit de parler en comité.

L'honorable M. DAVIS: Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

La motion est adoptée.

L'honorable M. LANDRY, au nom du comité, fait rapport que le bill a fait quelque progrès et demande la permission de siéger de nouveau.

Comme il est six heures, le président lève la séance.

Reprise de la Séance.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (37) intitulé : "Loi constituant en corporation la Canada Weather Insurance Company" (l'honorable M. Beith).

Bill (HH) intitulé : "Loi à l'effet de restreindre les maux du divorce" (l'honorable M. Cloran).

CONSTITUTION DU SENAT.

CONTINUATION DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen:

Que, vu l'agitation relative aux services rendus par le Sénat comme formant partie de notre système législatif et la critique faite tant en Parlement que dans la presse au sujet des nominations à cette Chambre:

Il est désirable, de l'avis de cette Chambre, que la question du mode de nomination et de la durée du terme pour lequel ces nominations seront faites à l'avenir, soit prise en délibération et ce système remodelé, et sur la motion en amendement de l'honorable M. David, que tous les mots après "Que", dans la motion principale, soient retranchés et remplacés par ce qui suit: "le Sénat, tout en ne désirant pas se prononcer finalement sur les projets de réforme nombreux et variés qui ont été proposés et discutés relativement au Sénat, cependant, en vue des différences d'opinion sur la question, et jusqu'à ce que ces projets aient eu le temps d'être mûris, croit qu'il est opportun de déclarer qu'il est désirable, en vue d'augmenter l'efficacité du Sénat, qu'un plus grand nombre de lois soient présentées dans cette Chambre, qu'un plus grand nombre de ministre de la Couronne y aient leur siège, et que chaque ministre puisse personnellement présenter et défendre les mesures du Gouvernement sur le parquet de cette Chambre.

L'honorable M. BEIQUE : Je crains que l'intérêt créé par les discours que nous avons entendus sur ce sujet n'ait considérablement baissé et qu'il n'ait fait place à l'indifférence causée par la longueur de l'avis qui est resté inscrit dans le feuilleton de la Chambre. Je crois, cependant, qu'étant donnée l'importance de la question, il sera compris qu'il est du devoir de tous les membres de cette honorable Chambre d'exprimer leurs vues sur un pareil sujet.

L'honorable M. BERNIER : Pour rassurer l'honorable sénateur, je soulèverai un point d'ordre. Quiconque lira l'avis verra que la motion ne comporte pas moins de six propositions différentes et bien distinctes Il y est question dans la motion principale du mode des nominations, de la refonte de tout le système et de la durée du terme pour lequel les nominations devront être faites. Ensuite l'amendement tend à demander qu'un plus grand nombre de lois soient présentées dans le sénat, qu'un plus grand nombre de ministres y aient leur siège et que chaque ministre puisse personnellement défendre les mesures du gouvernement dans les deux Chambres. D'ailleurs, il y a là un préambule suffisamment long pour appuyer toutes ces résolutions. Sur chacune de ces six propositions nous pouvons être appelés à voter. Nous pourrions être disposés à voter pour une et à voter contre les autres. Je suis bien prêt à voter, par exemple, pour demander qu'un plus grand nombre de lois soient présentées dans le Sénat ; mais je puis voter contre les autres propositions mentionnées dans la résolution, comme celle relative aux ministres de la couronne, sauf ceux qui siègent régulièrement dans cette Chambre. Je ne crois pas qu'un sénateur puisse être appelé à voter à la fois dans l'affirmative et la négative, et cette résolution aurait pour effet de permettre cela. Je ferai donc respectueusement remarquer que cette motion—la résolution principale et l'amendement—n'est pas régulière, et je demande la décision du président.

Le PRESIDENT : L'attention du président a été attirée, il y a quelque temps, sur le fait que cette motion renferme un préambule, et que l'amendement même la rendait irrégulière ; mais comme la discussion s'était déjà faite longuement sur la motion et l'amendement, je tins pour admis que la Chambre en avait été saisie et avait décidé de ne pas intervenir. Quant au point d'ordre soulevé par l'honorable sénateur de Saint-Boniface à l'effet que la motion renferme plus d'une proposition, je crois que l'objection est bien fondée. Mais il pourrait facilement séparer toutes ces propositions en proposant de retrancher différentes parties de la résolution, et il pourrait voter sur la proposition mentionnée dans son amendement, comme bon lui semblerait.

L'honorable M. BEIQUE: J'allais dire que cette question, durant plusieurs années, n'a pas été discutée seulement dans la Chambre, mais qu'elle l'a été dans tout le pays, avec des résultats relativement satisfaisants. Si je ne me trompe, il y a quelques années, l'opinion publique semblait quelque peu favorable à l'abolition du Sénat. Aujourd'hui, je crois que peu de membres de cette Chambre-ci et de l'autre Chambre prendraient la responsabilité de voter l'a-

bolition du Sénat. Cette discussion a eu aussi pour effet d'engager les principaux hommes du pays à chercher les moyens de réformer ou d'améliorer la constitution, avec ce résultat, qu'il n'y a peut-être pas deux hommes qui s'entendent aujourd'hui sur les différents modes de réformes qui ont été proposés. A mon avis, cela indique que chacun des modes suggérés prête à objection et qu'après tout la constitution actuelle du Sénat est peut-être celle qui est la mieux adaptée au pays. Plusieurs des orateurs précédents nous ont rappelé que ce qui nous engagea, à l'époque de la confédération, à adopter la constitution du Sénat c'est que quelques-unes des provinces condamnaient le système de la représentation basée sur la population. Comme ce système fut imposé par les grandes provinces aux petites provinces, on jugea qu'on pouvait donner une compensation à celles-ci en créant le Sénat, dont les membres ne devaient pas être nommés d'après le chiffre de la population. On crut qu'il était opportun d'adopter un système qui donnait à chacune des provinces d'Ontario et de Québec 24 sénateurs, et 24 sénateurs aux trois provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. On fit cela pour concilier et protéger les intérêts des petites provinces. Je crois qu'on admettra que l'état de choses qui existait alors n'a pas changé. Au contraire, à cette époque il n'était pas question de l'Ouest. Cette région était considérée comme un désert à peine habitable, et l'on ne s'attendait pas à ce que des provinces du Nord-Ouest feraient partie de la confédération. Quarante ans à peine sont passés, et chacun de nous peut maintenant entrevoir le jour où la balance du pouvoir passera de l'Est à l'Ouest, de l'une des provinces de l'Est à l'une des provinces situées à l'ouest des grands lacs. Conséquemment bientôt viendra le temps où les intérêts des provinces, au lieu de se fondre, se diviseront, et les intérêts de l'Ouest viendront en conflit avec ceux de l'Est. Ce qui s'est fait aux Etats-Unis, il y a 25 ou 30 ans, est en train de se faire au Canada. Notre Ouest canadien se colonise comme se sont colonisés les Etats de l'ouest américain. Les immigrants y arrivent, chaque année, par centaine de mille, ils y arriveront toujours en nombre croissant, de toutes les parties du monde, et ce qui a eu lieu aux Etats-Unis sans doute aura lieu ici. Il s'écoulera des années avant que ces nouveaux venus puissent former un peuple homogène, capable d'apprécier nos institutions et d'adopter notre nationalité comme la leur. Il n'y a pas plus de quinze ou vingt ans, il n'existait pas, à proprement parler, aux Etats-Unis une nationalité américaine. Enfin on s'y demanda partout quel serait l'avenir d'un pays où les intérêts étaient si différents. On crut qu'au lieu de former un peuple uni, les races étrangères se diviseraient et formeraient une république dans l'ouest, une dans le sud, et peut-être une dans l'est, composées de plusieurs états. Ce n'est que récemment que les nouveaux venus ont changé d'avis et se sont décidés à devenir citoyens des Etats-Unis, parce qu'ils étaient fiers de faire partie d'une nation grande et prospère.

Nous courons de plus grands dangers que les Etats-Unis, parce qu'un grand nombre de nos immigrants viennent de la république voisine. Plus tard ces immigrants apprécieront nos institutions et deviendront de bons sujets anglais ; mais il s'écoulera beaucoup de temps avant que ce résultat soit obtenu. Ils resteront étroitement liés au peuple des Etats-Unis, surtout à la population de la partie ouest, et si quelque conflit grave éclatait entre les provinces de l'Est et celles de l'Ouest, la confédération pourrait être mise en péril. Je crois que pour ces raisons nous devons être prudents, nous devons réfléchir avant de modifier la constitution du Sénat qui a été conçue précisément pour parer à de pareilles éventualités. Une autre chose qu'il faut se rappeler c'est que nous passons par une évolution rapide, qui se manifeste non seulement dans ce pays, mais dans tous les pays du monde. Nous passons des institutions conservatrices aux institutions démocratiques. Je suis sorti du peuple—nous sommes tous, je crois, sortis du peuple—et je me réjouis des progrès qu'ont fait dans le monde les institutions démocratiques. Le danger qu'il y a cependant pour nous c'est qu'au lieu de ne pas aller assez loin dans cette voie-là, nous tombions dans l'excès contraire. Tout récemment il a été présenté au parlement impérial un bill demandant de l'emploi pour toutes les personnes sans travail et la fondation d'ateliers nationaux où seraient

payés les salaires fixés par les unions ouvrières. Il y a dix ou quinze ans, on aurait ridiculisé les auteurs d'un pareil bill, qui paraît cependant avoir reçu l'appui d'un certain nombre de membres du parlement. C'est au sujet de ce bill que lord Roseberry a exprimé l'idée que nous sommes menacés d'être entraînés trop loin dans cette voie-là. Nous ne devons pas oublier ces considérations-là. Nous devons, dans notre pays, être assez prudents pour nous prémunir contre de semblables dangers. On a dit avec une grande justesse que le Sénat doit être à la fois représentatif et indépendant. J'approuve cette assertion, et je prétends que le Sénat représente toutes les classes de la société. L'honoorable sénateur de Middlesex a cité des chiffres qui prouvent jusqu'à quel point il est représentatif sous ce rapport-là. Parmi ses membres il y a 19 avocats, 6 capitalistes et banquiers, 3 journalistes, 13 agriculteurs, 15 négociants, 9 manufacturiers et marchands de bois, 7 médecins. Les autres appartiennent à différentes branches de l'activité nationale. Je ne siège dans cette Chambre que depuis quelques années ; mais je me suis occupé avec soin des mesures qui ont été soumises au parlement, et j'ai remarqué que le Sénat est tellement représentatif qu'il n'adopte aucune mesure—qu'elle soit présentée à la demande des chemins de fer, des banques, des unions ouvrières ou des cultivateurs ou autres intéressés—qu'il n'adopte, dis-je, aucune mesure sans s'être assuré de l'excellence du principe sur lequel elle est basée. Je suis certain que tous les membres de cette Chambre sont d'avis que le Sénat représente toutes les classes de la société, qu'il doit continuer de les représenter, et cela, à mon avis, prouve d'une manière irrécusable la supériorité de sa constitution. Tant que le Sénat sera représentatif, il sera représentatif dans la bonne acception du mot et devra continuer de l'être. On a prétendu que le Sénat devrait être renouvelé de temps à autre. J'ai obtenu du comptable un état indiquant le nombre des membres du Sénat qui ont été nommés durant les douze dernières années—de 1896 à 1907, inclusivement. Dans cet espace de temps 82 sénateurs ont été nommés. Chose étrange ! si vous divisez les douze années en deux périodes de six années chacune, vous trouvez pour chaque période le chiffre de quarante et un et une fraction. Cela prouve que de nouveaux membres entrent fréquemment dans cette Chambre-ci. Notre Chambre, étant représentative, diffère essentiellement de la Chambre des Lords, qui est encore aujourd'hui une Chambre héréditaire représentant l'aristocratie et les grands propriétaires d'immeubles. Je comprends qu'il soit opportun de réformer la Chambre des Lords sous ce rapport-là. Si notre Sénat était semblable à cette Chambre héréditaire, je recommanderais fortement de modifier sa constitution pour remédier à ce mal-là. Quoi qu'il en soit, le Sénat est aussi indépendant qu'il peut l'être, parce que ses membres sont inamovibles. Autant que possible, cette Chambre ne doit pas être un corps de partisans politiques, et il ne peut rester ce qu'il est que si ses membres sont dispensés de subir des élections. Ils n'ont par le fait même aucun intérêt à rester en contact avec les organisations politiques, ou se ménager les bonnes grâces du parti au pouvoir, ou de celui qui pourrait y arriver. Or, les réformes qui ont été proposées sont l'élection des sénateurs pour un certain temps, l'élection par le peuple ou par les législatures provinciales, ou par les membres fédéraux des provinces et les membres des législatures provinciales, ou par les membres du Sénat et de la Chambre des communes conjointement. On a suggéré aussi tures la nomination des membres du Sénat par les unversités, par les chambres du commerce, ou par d'autres institutions. J'appelle l'attention sur le fait que si les sénateurs étaient nommés par les universités, ou par d'autres institutions du même genre, toutes les autres institutions réclameraient le même droit. Les unions ouvrières, qui deviennent de plus en plus importantes, réclameraient avec justesse ce droit-là. Quoi qu'il en soit, je crois que les unions ouvrières font beaucoup de bien à la classe des travailleurs. Elles insisteraient pour demander le droit de nommer un certain nombre de sénateurs. Toutes les classes industrielles et autres demanderaient à grands cris d'exercer un pareil droit. Quelle serait la conséquence ? Un grand nombre de membres de cette Chambre-ci se croiraient liés, affiliés à ces institutions et obligés de défendre les intérêts spéciaux de ces associations. Voyez, par

exemple, le bill des étiquettes des unions ouvrières qui nous a été soumis, l'année dernière. Si un certain nombre de membres de cette Chambre-ci eussent été nommés par les unions ouvrières, ils auraient sans doute été favorables à une pareille mesure. Il en serait de même pour les sénateurs qui seraient nommés par les banques, dont il leur faudrait défendre les intérêts. Cela aurait pour effet de soulever les classes de la société les unes contre les autres, au détriment du pays et au détriment des intérêts et du renom de cette honorable Chambre. Il n'est pas nécessaire que je répète les objections qui ont été avec justesse soulevées par d'autres orateurs contre les différents modes de nomination que je viens de mentionner. Par le fait que la nomination ou l'élection ne serait faite que pour un certain temps, l'une ou l'autre détruirait l'indépendance des membres de cette Chambre-ci.

Ils seraient constamment divisés au point de vue politique. Ils seraient obligés, durant leur terme d'office, de courtiser les institutions qui les auraient nommés ou rechercher l'appui de grandes et fortes compagnies. Cela donnerait lieu à l'exercice de l'influence indue qui se fait souvent sentir dans les élections de tout genre. Si le peuple élisait les sénateurs, des conflits éclateraient entre les deux Chambres, parce que toutes deux se diraient les mandataires immédiats du peuple. S'ils étaient élus par les législatures provinciales, à part l'objection que je viens de mentionner, ils seraient responsables vis-à-vis des autorités provinciales ou locales au lieu de l'être vis-à-vis de l'autorité fédérale, ce qui serait, je n'ai pas besoin de le dire, un état de choses très grave. Et je demande aux honorables sénateurs de considérer un moment quel effet aurait la nomination des membres de cette Chambre-ci par les membres des législatures ou par les membres des Communes, conjointement ou séparément ? Quelle garantie y aurait-il dans cette nomination ? Naturellement les candidats feraient une grande cabale, et la responsabilité reposerait sur tant de personnes que toute responsabilité cesserait d'exister. Les honorables sénateurs songeraient-ils un moment à laisser nommer un juge ou faire quelque autre nomination importante par un pareil corps électoral ? Assurément, non. L'élection doit être faite par tout le peuple ou elle doit être faite par le gouvernement, non pas par la couronne en vertu de ses prérogatives, mais par le gouverneur général, sur la recommandation du cabinet. Le parti qui fait faire la nomination en est responsable. Il est obligé de faire un bon choix, et l'expérience a prouvé que le choix a toujours été bien fait. Il a été prouvé que ses membres, comme ceux de la Chambre des communes, ont toujours représenté toutes les classes de la société, et que nous n'avons pas contribué à faire faire des nominations qui pouvaient souiller l'honneur de cette Chambre-ci, jeter du discrédit sur cette branche du parlement. Je le répète, quand il s'agit d'une nomination importante, nomination d'un juge ou nomination d'un membre de la commission des chemins de fer ou toute autre nomination, elle est faite par le cabinet. Elle n'est pas faite par la Chambre des communes ou par les membres des législatures ou par d'autres institutions du pays, mais elle est faite par le gouvernement du jour, sous sa propre responsabilité, par la Chambre des communes et par tout le pays. C'est la plus forte garantie qui puisse être donnée que cette nomination a été faite dans l'intérêt du pays. Le fait que toutes les nominations ont été faites par le gouvernement parmi ses amis politiques, que le Sénat fût censé être fortement conservateur ou fortement libéral, a contribué à faire demander cette réforme. Personnellement je regrette qu'au début du fonctionnement de notre système constitutionnel on n'ait pas suivi la règle que l'on avait exprimé l'intention de suivre relativement à la nomination des membres de cette Chambre-ci. Le Sénat devait représenter les deux partis politiques du pays. J'aurais préféré que cela eût été fait, et j'espère que l'opinion publique se prononcera si fortement dans ce sens-là que le gouvernement, à l'avenir, sera obligé d'adopter cette règle. Je ne pense pas cependant qu'un grand mal ait été fait sous ce rapport-là. Je suis plutôt porté à croire que cela a eu pour effet d'empêcher l'esprit de parti de pénétrer dans cette Chambre-ci. Quand la Chambre est composée presque également de conserva-

teurs et de libéraux, les sénateurs sont plus portés à se laisser entraîner par leurs penchants politiques que lorsque la Chambre est fortement conservatrice ou fortement libérale. Je sais que depuis quarante ans, en deux occasions différentes, cette Chambre fut sévèrement critiquée.

On la taxa de partialité. On accusa la majorité des sénateurs d'avoir voulu aider leur parti politique ; mais cela ne s'est fait qu'une fois ou deux. Je ne suis pas prêt à affirmer la chose ; mais, dans tous les cas, cela ne pourrait suffire à faire accuser cette Chambre ou à nous autoriser à modifier la constitution du Sénat. Personnellement je crois que le mode de nomination qui a été suivi dans le passé est le mode qui convient. Je crois que la constitution que nous avons est celle qu'il nous faut. Quelques propositions ont été faites relativement à la limite d'âge. Je ne crois pas que la Chambre ait souffert du grand âge des sénateurs. Au contraire, comme on l'a dit si justement, nous sommes fiers de chaque membre du Sénat, particulièrement de l'honorable leader de la Chambre et de l'avant-dernier chef de l'opposition, l'honorable sénateur de Belleville. A l'âge de 82 et de 84 ans, ils ont la vigueur de la jeunesse, et le pays aurait fait une grande perte, s'ils avaient été obligés de prendre leur retraite à 70 ou à 75 ans.

L'honorable M. LANDRY : Pas de chloroforme pour eux.

L'honorable M. BEIQUE : Je pourrais nommer plusieurs membres du Sénat qui ont dépassé l'âge de quatre-vingts ans. En tout cas, ce n'est là qu'un détail. Personnellement je crois que ce qu'il importe c'est que la nomination des sénateurs soit faite par un corps responsable, par le gouvernement, par le cabinet, afin que le pays sache qui en est responsable. L'homme qui devient premier ministre du pays doit avoir des idées larges, une grande expérience, un grand caractère et une grande habilité ; et j'espère qu'à l'avenir comme dans le passé—quelles que soient leurs convictions politiques—les premiers ministres seront prudents dans les nominations qui devront être faites, qu'ils verront à ce que le Sénat soit constitué de manière à représenter toutes les classes de la société et qu'il soit composé d'hommes d'expérience, de caractère et de talent, qui feront honneur au pays et nous prémuniront contre les dangers que j'ai signalés. Je suis certain que le Sénat sera toujours le boulevard des institutions britanniques dans notre Amérique du Nord, et que nous serons toujours fiers de notre constitution telle qu'elle existe à présent. Quoi qu'il en soit, je ne suis satisfait d'aucune des motions qui ont été présentées dans cette Chambre, et j'invite la Chambre à étudier un amendement que je propose de soumettre aux honorables sénateurs. Je propose que tous les mots qui se trouvent dans l'amendement après le mot "suit" soient retranchés et remplacés par les suivants :

Que par suite des objections très sérieuses qui ont été soulevées relativement aux différents systèmes de réforme qiu ont été suggérés par des membres de cette Chambre individuellement, et en vue des différences considérables d'opinions exprimées sur cette question, la constitution actuelle du Sénat paraît être, somme toute, celle qui convient le mieux à ce pays.

Que, de plus, afin que cette honorable Chambre puisse fournir la pleine mesure de son utilité, il est grandement désirable que des mesures soient prises pour la tenir occupée d'une manière plus constante et pour soulager la Chambre des communes d'une partie de ses travaux et ainsi abréger les sessions du parlement.

L'honorable M. ELLIS : L'honorable sénateur approuve dans sa résolution les différents projets qui ont été proposés. J'ai écouté attentivement les discours qui ont été faits ici sur le sujet et je n'ai entendu proposer aucun projet.

L'honorable M. COMEAU : Le mode actuel de nommer les sénateurs m'a permis de venir siéger dans cette Chambre-ci. Cela me convainct que le gouvernement du jour est entre bonnes mains et que le mode de nommer les sénateurs est bon aussi. Autrement je ne serais peut-être pas ici. Je ne voudrais pas affirmer que ce serait une calamité pour le pays. Je le crois cependant. Plaisanterie à part, je crois que les pères de la confédération, dans les efforts qu'ils déployèrent pour créer cette honorable Chambre, désiraient ajouter une garantie pour assurer trois choses les plus importantes, savoir :

(1) La protection des droits provinciaux;

(2) La protection des droits religieux,

l'exercice des droits personnels et des droits des corporations.

Cela est établi, quant à la première chose, par le fait que la représentation des différentes provinces, relativement au nombre de leurs députés, fut fixée de manière à assurer la stabilité du pacte de la confédération. Je n'ai pas besoin de parler plus longuement à ce sujet.

La seconde chose devrait être traitée et sans doute fut traitée avec attention et délicatesse. Il n'y a rien au monde qui soit plus sacré pour un homme que ses convictions religieuses, il n'y a rien qui mérite plus une tolérance juste et scrupuleuse de la part de ceux qui ne lui sont pas unis par les liens d'une même croyance. L'histoire de presque tous les pays et de presque tous les siècles a démontré les déplorables résultats qu'ont eus toutes les tentatives faites dans le but d'éteindre ce feu sacré dans le cœur des hommes. Il n'est donc pas étonnant qu'avant l'établissement de la confédération cette grande question ait été étudiée avec soin. Sans doute, ce que l'on fit alors dans ce sens-là fut fait honnêtement, avec le seul désir d'empêcher que cette question brûlante enflammât n'importe quel parti politique au Canada. Depuis cette époque, les deux races qui habitent le pays ont appris à mieux se connaître, ont été mises en relations plus étroites dans la vie sociale et la vie des affaires, et aujourd'hui les populations de l'est, du centre et de l'ouest s'intéressent aux progrès de chacune des deux races sans s'occuper de leurs croyances et de leur nationalité. Les prévisions justes et sages des pères de la confédération, relativement à cette importante question, ont été réalisées avec leurs espérances et leurs aspirations, et aujourd'hui tout conflit religieux heureusement nous semble impossible.

J'appellerai maintenant votre attention sur la troisième question.—celle de l'exercice des droits du travail et des droits du capital.

La question des droits privés et des droits des corporations, si importante aujourd'hui, de viendra, avec le temps, de plus en plus importante. On remarque cela aux Etats-Unis où un conflit entre le peuple et les corporations devra—tout le fait prévoir—marquer la première décade du vingtième siècle. Heureusement nul nuage semblable n'assombrit l'horizon du Canada. Mais dans un jeune pays, dont le peuple est ambitieux, dont les ressources se développent rapidement, ou ne peut jamais trop prévoir une telle éventualité. Il n'est donc pas possible, dans un pas aussi vaste, qui possède de si grandes ressources, que les membres d'une Chambre populaire, poussés par le zèle de voir établir de grandes institutions industrielles, pourraient un moment oublier les droits du peuple. Et cette honorable Chambre alors devrait voir à ce qu'il ne fût acordé au capital organisé aucun privilège injuste au détriment du pays. Cette Chambre-ci peut assurément être comme un rempart, pour protéger le peuple contre l'arrogance et l'aggression du capital tout comme il peut être le bouclier des droits légitimes des corporations contre les deux tendances démocratiques du public, qui, dans notre siècle, se porte si facilement d'un excès à l'autre. Et si les honorables membres de cette Chambre, en s'occupant des affaires du public, se conduisent de manière à donner au pays l'assurance qu'ils veulent la stabilité des droits du capital et du travail, des droits des particuliers et des corporations, le peuple, à mon avis, ne demandera plus l'abolition de cette honorable Chambre. Je crois qu'au contraire le peuple désirera ardemment le maintien de ce corps délibérant qui le protège et qui n'entrave nullement les grandes affaires de la nation. La Grande-Bretagne a dépensé des millions et des millions de louis pour la construction de sa flotte, qui peut-être ne livrera jamais de batailles. Au Canada nous dépensons, tous les ans, de fortes sommes d'argent en armements et orgnaisations militaires. Nous comptons cependant que nos soldats ne brûleront de la poudre que pour le tir à la cible. Mais le peuple est heureux de la liberté et de la sécurité dont il jouit, et il paie volontiers pour ce qui plus tard —il est clairvoyant—pourra le protéger et le sauver.

L'utilité suprême de cette Chambre-ci repose, dans mon humble opinion, sur ce que je me permettrai d'appeler son caractère national, sur la largeur de vues de

ses membres, sur le maintien juste et équitable, non seulement des droits de toutes les classes d'hommes, mais de toutes les parties du Dominion.

Avant d'aller plus loin, je dois déclarer que je suis hostile à l'idée d'un sénat électif, parce que je suis convaincu, comme l'a fait justement remarquer l'honorable préopinant, que l'élection de ses membres aurait pour effet de détruire, en grande partie, au moins, son indépendance et partant son utilité.

Si la Chambre devenait en partie élective, serait-il possible à ceux qui auraient été élus comme les représentants de districts électoraux, où la lutte aurait été ardente, où l'esprit de clocher plutôt que l'esprit national aurait triomphé, serait-il possible, dis-je, que des hommes élus par le peuple pouraient se soustraire à tout soupçon de partialité et de favoritisme ? Ces hommes ne pourraient-ils pas plus tard préparer le terrain pour se faire réélire ou pour faire élire à leur place des hommes de leur parti, pour satisfaire les exigences politiques?

Pendant quelque temps j'ai cru que, comme tout homme qui a vieilli redevient nécessairement enfant, il fallait établir une limite d'âge pour les membres de cette honorable Chambre. Mais depuis que je siège ici, après avoir admiré l'intelligence lucide d'hommes comme l'honorable secrétaire d'Etat et sir Mackenzie Bowell, j'ai changé absolument d'avis sous ce rapport-là. Quoique j'aie changé d'avis, je crois que le fait d'établir une limite d'âge aurait pour effet de faire mieux apprécier cette Chambre par le public ; car, bien que nous puissions désigner avec orgueil les plus vieux membres de cette Chambre comme des hommes d'un jugement sain et d'une grande expérience législative, nous devons admettre que dans une Chambre, où une limite d'âge n'a pas été fixée, des hommes comme ceux que je viens de nommer sont des exceptions. En tout cas, si le peuple du Canada doit considérer cette honorable Chambre comme la gardienne de ses institutions, les honorables sénateurs doivent voir à ce que cette confiance soit méritée, doivent voir à ce que l'indépendance absolue de cette honorable Chambre soit maintenue et conservée. Et j'oserai dire que pour mériter la confiance que le peuple peut avoir dans l'utilité et l'indépendance de cette honorable Chambre, les honorables sénateurs doivent exercer une grande prudence, doivent éviter d'avoir des intérêts ou de prendre de l'emploi dans des corporations qui font de grandes opérations monétaires et qui peuvent s'adresser à cette honorable Chambre pour lui demander des privilèges et des faveurs. A mon avis, ce n'est qu'en conservant son indépendance que cette honorable Chambre peut prouver son utilité, ce n'est qu'en prouvant, chaque fois que l'occasion se présente, notre parfaite indépendance, que nous pouvons nous montrer utiles à notre pays. Je puis, au cours de ces courtes observations, avoir dit quelque chose qui ne soit pas du goût de quelques honorables sénateurs. J'espère cependant que je ne l'ai pas fait. Si je l'ai fait, je le regrette, mais tout ce que je puis dire pour m'excuser, c'est que j'ai, au moins, exprimé honnêtement mes convictions.

Pendant que j'ai la parole, je ferai une légère digression. Les honorables sénateurs se rappellent que j'ai présenté, il y a quelqeus semaines, une résolution tendant à demander que les règles de cette Chambre-ci soient légèrement changées. Cette résolution fut rejetée. Je ne m'en plains pas. L'honorable sénateur d'Halifax la combattit. Il avait certainement le droit de le faire, mais en discutant la question, il insinua que je n'avais pas, comme nouveau membre de la Chambre, le droit de présenter une résolution ayant pour objet la modification de nos règles. La même insinuation fut faite par l'honorable sénateur de Richmond. J'ignorais qu'il y avait différents degrés d'élévation dans cette Chambre-ci. Je croyais que du moment qu'un homme devenait sénateur il jouissait de tous les privilèges et pouvoirs dont avaient joui les autres sénateurs depuis des années. Je puis concevoir que l'honorable sénateur d'Halifax et l'honorable sénateur de Richmond puissent se considérer comme les défenseurs des règles de la Chambre. Je désire cependant dire qu'en faisant de pareilles insinuations ils ont violé une règle qui, à mon sens, est

beaucoup plus importante que toutes les règles écrites du Sénat : la règle élémentaire de la courtoisie.

L'honorable M. WOOD2: Ce n'est pas la première fois que la réforme du Sénat a été discutée dans cette Chambre, et ce n'est pas la première fois, non plus, que j'ai l'occasion de faire quelques observations sur le sujet. Ma manière de voir est probablement assez bien connue de la plupart des membres de cette Chambre. Tout d'abord je me bornerai à dire que j'admire beaucoup la constitution du Dominion et que plus j'ai siégé au parlement, plus je l'ai étudiée, plus je l'ai admirée, et s'il y a une partie de cette constitution que j'admire plus que les autres, c'est la coustitution actuelle de cette Chambre. Il est agréable pour moi et il doit, à mon avis, être agréable pour les autres, qui pensent comme moi, d'avoir constaté qu'aucun des sénateurs qui ont parlé sur le sujet n'a prétendu que le Sénat n'avait pu remplir avec talent et efficacité les devoirs qui lui avaient été imposés par notre constitution. Au contraire, tous les discours qui ont été prononcés relativement à cette motion ont tendu à démontrer que le Sénat a rempli ses fonctions avec talents et efficacité. Je ne répéterai pas ce qu'ont dit ceux qui ont parlé dans le Sénat sur cette question. Tout ce qui pouvait être dit à ce sujet a été dit et bien dit. Je dirai cependant, avant de passer à un autre ordre d'idées, que je ne suis pas prêt à appuyer la demande de la réforme du Sénat, avant que sa nécessité m'ait été clairement démontrée. Je ne veux pas faire de changements pour le seul plaisir d'en faire, et avant d'appuyer ceux qui demandent de modifier la constitution actuelle du Sénat, je voudrais entendre des raisons qui me permettraient, au moins, de croire que le changement proposé amènerait la réforme désirée. Quoi qu'il en soit, je désire attirer l'attention de la Chambre sur quelques-uns des avantages qu'offre le système actuel. En rapport avec ce système il y a, me semble-t-il, quelques choses sur lesquelles l'opinion publique devrait être appelée de temps à autre, et, à en juger par ceux qui ont pris la parole ici ou ailleurs pour discuter la réforme du Sénat, on s'est bien peu occupé de ces aspects de la question. On n'a pas expliqué d'une manière rationnelle pourquoi le Sénat ne'st pas ou ne devrait pas être un corps législatif idéal. Je ne vois pas ce qui pourrait être suggéré pour modifier le mode actuel de nommer les sénateurs. C'est le gouverneur général qui les nomme, sur la recommandation de ses conseillers, virtuellement en vertu de notre constitution, c'est-à-dire sur le recommandation du premier ministre du Dominion. Or je ne connais personne qui ait plus qualité pour choisir les membres de cette Chambre-ci que le premier ministre. Il a été choisi parmi tous les hommes du pays pour occuper la position la plus haute, la plus honorable, celle qui comporte la plus grande responsabilité de toutes les positions du pays. Il choisit les membres du cabinet et les chefs des départements qui dirigent les affaires du pays. Il est chargé et il est responsable de la nomination de de ceux qui siègent dans nos cours de justice et font appliquer nos lois. Au fait, il est le seul homme qui soit choisi, d'après notre constitution, comme le représentant de tout le peuple du pays et qui est revêtu par lui du pouvoir de faire remplir toutes les positions exécutives et judiciaires du pays. Au reste, le pouvoir qu'exercent le premier ministre et son cabinet n'est pas un pouvoir arbitraire. Il n'est pas et il ne peut pas être exercé contrairement aux désirs du peuple. Le premier ministre détient sa position suivant le bon plaisir de la Chambre des communes qui représente tout le peuple du pays, et en faisant la nomination des membres du Sénat, il doit être l'interprète de la volonté et des désirs du peuple. C'est une des choses que je considère les plus importantes de la constitution et sur laquelle l'attention publique n'est pas attirée assez souvent. Il y a une autre chose sur laquelle je désire attirer l'attention de la Chambre. Je veux l'attirer sur le fait que, d'après la constitution, le premier ministre et son cabinet ont pleine liberté de choisir ceux qu'ils veulent nommer. Quelques-uns de ceux qui ont parlé devant la Chambre ont dit que le cabinet était trop porté à nommer comme sénateurs ceux qui avaient siégé dans la Chambre des communes. Je crois qu'il est juste, opportun et rationel

que les membres de cette Chambre-ci soient choisis parmi ceux qui se sont distingués dans la vie publique, soit dans la Chambre des communes, soit dans nos législatures locales ou dans d'autres institutions publiques du pays. Je ne crois pas que parce que cela s'est fait souvent cela doive toujours se faire. Mais bien que de pareilles nominations doivent être faites souvent de cette manière-là, on ne doit pas toujours nommer sénateurs ceux qui se sont distingués dans la vie publique. Il y a des hommes éminents qui n'ont jamais pris une part active dans la politique ou les affaires publiques du pays, il y a des hommes qui se sont distingués dans l'administration des banques et des compagnies de transport, qui ont fait preuve de talents merveilleux dans le commerce, qui se sont occupés des industries et des intérêts agricoles du pays et qui se sont placés au premier rang dans les différentes carrières qu'ils ont embrassées. Il est bon que tous ces grands intérêts soient représentés dans le Sénat et il est possible, il est probable, comme l'ont démontré les statistiques qui nous ont été citées, que ces intérêts seraient, d'après notre système de nomination actuel, mieux représentés que d'après tout autre système qui a été proposé. Le premier ministre a non seulement le privilège mais il a encore pour devoir de s'assurer que dans la nomination des membres de cette Chambre-ci tous les grands intérêts du pays soient représentés équitablement. L'exercice du pouvoir de faire les nominations serait impossible d'après le système électif. Bien que tout homme ait le droit de se porter candidat pour la Chambre des communes, nous savons qu'il faut que les électeurs fassent un choix entre les hommes qui doivent faire la lutte électorale., Bien que d'après ce système nous ayons dans la Chambre des communes quelques-uns des plus grands hommes que notre pays ait produits, bien que nous ayons eu dans cette branche-ci du parlement des hommes qui auraient fait honneur à n'importe quel parlement du monde, nous devons admettre que dans un grand nombre de circonscriptions les hommes qui auraient été les plus capables de représenter le peuple au parlement, des hommes qui auraient pu être élus à l'unanimité, ont refusé d'accepter la nomination, ne voulant pas se lancer dans une lutte électorale où trop souvent, comme les honorables sénateurs le savent, on choisit des candidats non pas pour leur habileté mais parce qu'ils ont su intriguer auprès de l'assemblée qui choisit celui qui doit briguer les suffrages populaires, ou bien parce qu'ils savent manipuler d'une manière spéciale les votes des électeurs. D'après notre système, le premier ministre ne subit pas une pareille contrainte. Il peut faire son choix dans toutes les classes de la société, quel que soit l'emploi que les aspirants ont occupé. Il est de son devoir de choisir équitablement dans toutes les classes de la société ; il est de son devoir, par-dessus tout, de voir à ce que les personnes les plus dignes soient nommées. Il doit être évident pour chacun de nous que si cela était fait, le Sénat serait nécessairement ce que j'ai dit tout à l'heure, un corps législatif idéal. Un mot maintenant sur les critiques qui ont été faites relativement à la constitution actuelle du Sénat. Ces critiques, comme l'indique le préambule de cette motion, viennent de deux sources de la presse et du public de tout le pays ainsi que de l'autre branche du parlement. Je crois que cette question a été soulevée dans la Chambre des communes durant cette session-ci ; mais j'ai le regret de dire que je n'ai pas eu le temps de lire le débat qui s'est fait là. Je ne puis donc pas répéter ce qui a été dit alors sur la question. Mais, à cette phase de la discussion, je dirai que si la Chambre des communes n'est pas satisfaite de la constitution actuelle du Sénat, elle peut la réformer. Le premier ministre actuel a nommé 55 sénateurs sur les 86 qui composent aujourd'hui le Sénat. S'il a fait des erreurs de jugement, s'il a été guidé par de mauvais motifs, s'il a manqué à son devoir en faisant des nominations au Sénat pendant qu'il a rempli les fonctions qu'il occupe encore aujourd'hui, ceux qui dans la Chambre des communes connaissaient cet état de choses devraient le faire connaître au premier ministre.

D'ailleurs, ils ont le privilège, et, à mon avis, il est de leur devoir de signaler cha-

que cas où le premier ministre n'a pas fait ce qu'il devait faire sous ce rapport, et s'ils ne sont pas satisfaits du degré d'aptitudes ou de respectabilité de ceux qui ont été nommés sénateurs jusqu'à présent, ils devraient exiger qu'à l'avenir ce degré soit élevé et maintenu pour de pareilles nominations. A mon avis, si les membres de la Chambre des communes désirent réformer le Sénat, ils trouveraient un moyen plus rapide et plus efficace de le faire en adoptant le mode que j'ai suggéré. Les autres critiques ont été faites, a-t-il dit ici, par la presse et le public de tout le pays. Personnellement j'ai remarqué peu de ces critiques. Je ne lis probablement pas aussi assiduement les journaux et les revues que la plupart des membres de cette Chambre, et sans doute il a été écrit beaucoup de choses qui ont échappé à mon attention, mais les critiques que j'ai lues dans les journaux n'étaient pas bien sévères. Elles ont été généralement faites plutôt dans le genre badin, dans le genre des remarques auxquelles on a fait allusion l'autre jour, dans le genre des remarques que le ministre des Douanes fit dans un discours après boire. Quoi qu'il en soit, si dans tout le pays on croit que le Sénat actuel n'est pas ce qu'il devrait être, que ceux qui le composent sont incapables ou refusent de remplir les devoirs qui incombent à cette Chambre-ci, comme ils devraient le faire, le peuple peut remédier au mal même d'après notre constitution actuelle. Le peuple élit les membres de la Chambre des communes. Chaque parti politique au pouvoir peut fixer la qualification requise de ceux qui peuvent être nommés sénateurs. Il a le privilège et il est de son devoir d'insister pour que ses représentants à la Chambre des communes voient à ce qu'il soit fait droit à ses volontés sous ce rapport, de sorte que si quelques réformes doivent être faites au Sénat, elles le soient, d'après notre constitution, sous la responsabilité du premier ministre, de la Chambre des communes et du corps électoral lui-même. J'ai déjà fait remarquer que les orateurs qui ont parlé, dans la Chambre, sur le sujet, ont répondu victorieusement aux critiques en question. Je ne perdrai pas de temps à répéter les raisons qui ont été exposées à la Chambre. On dira peut-être que ce que j'ai suggéré est bon en théorie mais que l'application n'en serait pas facile. A cela je répondrai que notre constitution existe depuis 40 ans. Bien que la modestie puisse nous empêcher de dire que parfois de meilleures nominations ont été faites, je dirai avec justesse, je crois, que d'après notre système actuel nous avons eu et nous avons encore dans cette Chambre des hommes qui feraient honneur à n'importe quel corps législatif de n'importe quel pays du monde, et bien que nous ne puissions prétendre que nous sommes tous au premier rang sous le rapport du talent et de l'énergie, je dirai, sans vaine forfanterie, qu'en somme les premiers ministres du Dominion ont rempli, à cet égard, les devoirs qui leur avaient été assignés. Je crois qu'on a raison de prétendre que le Sénat peut soutenir la comparaison avec la Chambre des communes ou tout autre corps législatif élu par le peuple, au point de vue des talents, de l'énergie, de la probité, de la connaissance des besoins du peuple, relativement à tout ce qui permet à un législateur de comprendre ce qu'il doit être fait dans l'intérêt de la justice, de la concorde et de la liberté. Pénétré de ces idées, que j'aurais pu exposer plus longuement, je ne puis approuver la motion qui a été inscrite dans le cahier des avis. Je crois qu'il est de mon devoir de me servir de mon influence pour aider à maintenir notre constitution actuelle, et je continuerai à agir ainsi jusqu'à ce que de meilleures raisons soient données pour justifier les changements qui ont été suggérés. Quant aux motions qui ont été inscrites dans le cahier des avis, je ne puis, pour différentes raisons, appuyer ni l'une ni l'autre. Au fait, il est regrettable que cette motion ait été faite sous cette forme-là, et il serait regrettable que le Sénat fût appelé à voter sur cette question.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. WOOD : Si nous sommes appelés à voter, je voterai certainement en faveur de l'amendement que j'ai eu l'honneur de seconder ; mais je dirai, pour conclure, que personnellement je préférerais de beaucoup, après cette discussion, voir retirer la résolution, afin que le Sénat ne soit pas appelé à voter sur cette question.

L'honorable M. DAVID : En l'absence de plusieurs sénateurs, et comme je veux m'en tenir à ma motion et prouver qu'elle vaut mieux que l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry, et comme j'ai raison de croire que notre digne président prendrait part à la discussion, s'il était invité à le faire, j'ai pris sur moi de l'inviter à prendre la parole sur cette question qu'il a étudiée à fond.

Je propose donc que le débat soit ajourné à demain.

La motion est adoptée.

DEPENSES DU SENAT.

Le PRESIDENT : Il est reçu de la Chambre des communes le message suivant :

Qu'un message soit transmis au Sénat pour demander à leurs Honneurs de bien vouloir fournir à cette Chambre un état indiquant, à part l'indemnité, les dépenses du Sénat pour les sessions de 1905 et 1906-1907, respectivement.

L'honorable M. SCOTT : Le greffier va le préparer. J'ignore si pareille demande a déjà été acquiescée ; mais je ne vois pas d'objection à ce que cet état soit donné.

L'honorable M. POWER : Nous n'avons reçu aucun avis du message, et je m'oppose à ce que nous nous en occupions à présent.

L'honorable M. SCOTT : Je propose qu'il soit pris en considération jeudi prochain.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du mercredi, 25 mars 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures p.m.

Prière et affaires de routine.

COUR DE L'ECHIQUIER (JUGE DE LA).

INTERPELLATION.

L'honorable M. CHOQUETTE :

1. L'honorable M. Cassels, récemment nommé juge de la cour de l'Echiquier du Canada, parle-t-il le français, et connaît-il le droit civil de la province de Québec?
2. Si non, le Gouvernement se propose-t-il de nommer un deuxième juge de cette dite cour sachant le français et connaissant le droit civil de la province de Québec, afin que les citoyens canadiens-français soient sur un pied d'égalité avec les citoyens canadiens-anglais devant tous les tribunaux de ce pays, tel que prescrit par la constitution?

L'honorable M. SCOTT : M. le juge Casseuls est absent de la ville. Je remarque qu'en ouvrant la cour, hier, à Montréal, il a déclaré qu'étant dans la province de Québec, il était familier avec la langue française, et que, lorsque la première cause sera appelée devant lui, il fera un discours en français devant le barreau. Nous pouvons considérer ce fait comme la preuve que cet honorable juge est capable de parler le français.

L'honorable M. CHOQUETTE : Je préfère que ma question reste en suspens, afin que l'honorable leader de la Chambre obtienne de plus amples renseignements sur ce sujet. J'ai lu dans certains journaux que l'honorable juge aurait simplement déclaré qu'à la prochaine occasion, il essaierait de faire un discours en français. Je préfère que ma question reste en suspens afin d'obtenir une réponse satisfaisante sur les deux questions.

L'honorable M. SCOTT : Suspendue jusqu'à mardi.

L'interpellation est suspendue.

RAPPORTS DES FERMES EXPERIMENTALES.

INTERPELLATION.

L'honorable M. CHOQUETTE :

Le Gouvernement sait-il que le rapport des fermes expérimentales pour 1906 n'est pas encore publié en français? Si oui, quels moyens se propose-t-il de prendre pour hâter cette publication et prévenir semblable retard à l'avenir?

L'honorable M. SCOTT : Vu l'absence de l'honorable sénateur, je lui ai adressé une lettre lui donnant sur ce sujet tous les renseignements désirables.

L'honorable M. CHOQUETTE : Mais mon honorable ami se trompe. Le lettre qui m'a été envoyée m'apprend que le rapport pour 1907 n'est pas encore prêt ; mais ma question demandait des renseignements sur la version française du rapport de 1906.

L'honorable M. SCOTT : On m'a dit que le rapport de 1906 était imprimé et distribué.

L'honorable M. CHOQUETTE : J'ai reçu du ministère de l'Agriculture une lettre, signée par le Dr Saunders, lui-même, et me déclarant le contraire de ce que vient de nous dire l'honorable leader de la Chambre. Un citoyen de L'Islet a demandé ce rapport, et il a reçu du Dr Saunders, directeur de la ferme expérimentale, une réponse ainsi conçue :

Cher monsieur,—En réponse à votre carte postale du 24 février, je dois vous dire que la version française du rapport des fermes expérimentales pour l'année 1906, n'est pas encore publiée.

La lettre est datée du 26 février dernier.

L'honorable M. SCOTT : Demandez la suspension de votre question pendant un jour ou deux. J'ai reçu une réponse à cette question ; mais elle ne se trouve pas présentement parmi mes papiers. Cette question peut rester en suspens jusqu'à demain.

L'interpellation est suspendue.

RESEAUX TELEGRAPHIQUES DU CANADA.

AVIS DE MOTION RETIRE.

L'avis de motion ci-dessous étant appelé—

Que dans l'opinion du Sénat une enquête approfondie devrait être faite par le Gouvernement sur les réseaux télégraphiques du Canada, afin d'aviser aux mesures à prendre pour établir un service télégraphique plus efficace que celui qui existe actuellement, et ayant un tarif raisonnable et équitable.

L'honorable M. DAVIS : Cet avis de motion a été inscrit, pendant quelque temps, sous mon nom ; mais je constate qu'un bill sur le même sujet a été présenté dans l'autre Chambre, et le Sénat en sera saisi en temps et lieu à son tour. Je pourrai discuter la question quand le bill nous sera soumis, et il serait, par conséquent, prématuré de le faire maintenant. C'est pourquoi je demande que mon avis de motion soit retiré.

L'avis de motion est retiré.

LOI CONCERNANT LES COMPAGNIES.

ADOPTION DES AMENDEMENTS FAITS PAR LES COMMUNES.

L'honorable M. SCOTT : Avant que les ordres du jour soient appelés, je crois devoir demander à la Chambre d'adopter les amendements faits au bill (L) intitulé : Loi concernant les compagnies", renvoyé, hier, au Sénat, et, en mon absence, inscrit sur l'ordre des travaux de demain. Il se fait actuellement de très grandes opérations financières en France, et les capitalistes français qui fournissent les fonds, désirent que les montants soient représentés en cours français. L'un des objets du présent bill est de permettre aux compagnies constituées en corporation en Canada d'émettre des débentures en francs, marcs et livres sterlings. Le bill autorise aussi ces compagnies à émettre des actions-débentures. Ce sont des actions qui sont émises occasionnellement en Angleterre et autres pays. Lorsque le bill a été renvoyé à la Chambre des communes, on a fait quelques objections à ces actions, parce que le bill ne spécifiait pas si les détenteurs d'actions-débentures auraient le droit de voter dans les assemblées générales d'actionnaires, ou si ces actions-débentures seraient considérées comme actions, ou autre valeur. Les parties intéressées ont consenti à retirer cette partie du bill, qui concerne les actions-débentures. En sorte que les seuls changements que la Chambre des communes a faits et que je demande au Sénat de ratifier, c'est que la présente loi entre en vigueur le 1er mars, et que tout ce qui se rapporte aux actions-débentures soit retranché. Je demande que la règle soit suspendue afin que les amendements soient adoptés immédiatement. Lorsqu'il s'agit de l'adoption d'un bill se rattachant à des opérations financières en voie de progrès, une simple journée peut avoir quelque importance.

L'honorable M. LOUGHEED : D'après ce que je comprends, l'adoption immédiate du bill est demandée parce que l'option accordée par la compagnie aux acquéreurs de valeurs est sur le point d'expirer, et il est nécessaire, par conséquent, que le présent bill reçoive la sanction royale en même temps que d'autres bills dont la sanction doit avoir lieu demain.

L'honorable M. SCOTT : Oui, et comme l'année financière se terminera le 31 courant, il est nécessaire d'adopter maintenant une partie des crédits budgétaires. La Chambre des communes a consenti à voter

un huitième de ces crédits, et un bill de crédits sera probablement présenté demain et sanctionné de manière que le service public n'ait à souffrir d'aucun retard.

L'honorable M. LANDRY : Quand l'honorable leader de la Chambre espère-t-il que le présent bill pourra recevoir la sanction royale ?

L'honorable M. SCOTT : Il pourra, je crois, la recevoir demain.

L'honorable M. LANDRY : Parce que sortir de l'ordre régulier des travaux pour prendre en considération un article inscrit pour l'ordre de demain est une chose très grave.

L'honorable M. SCOTT : Nous n'ajoutons rien à la loi par le présent bill. Nous ne faisons que nous conformer à ce que la Chambre des communes a déjà fait elle-même.

L'honorable M. LANDRY : J'espère que cette procédure ne sera pas considérée comme un précédent.

L'honorable M. SCOTT : Certainement non.

Le PRESIDENT : Cette procédure me paraît être d'une régularité douteuse ; mais s'il plaît à la Chambre de l'adopter, l'ordre du jour en question peut être pris en considération dès maintenant.

Le déplacement d'un ordre du jour est adopté et les amendements sont agréés.

COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

L'honorable M. DAVIS : Avant que les ordres du jour soient appelés, j'aimerais à demander à qui de droit—et c'est probablement le comité des ordres permanents—si l'on a renvoyé à un comité la question que j'ai soulevée, il y a quelque temps, au sujet des bills devant être discutés en comité général de la Chambre ? On me dit que c'est le comité des ordres permanents, et je voudrais savoir si quelque chose a été fait sur ce sujet. Il y a dix jours que j'ai soulevé cette question, et je n'en ai pas entendu parler depuis ?

L'honorable M. YOUNG : Je dois dire que le comité des ordres permanents a été incapable jusqu'à présent de s'en occuper, et il aurait besoin pour cela d'un avis fixant un jour spécial, afin que ceux qui désirent comparaître devant le comité aient l'occasion de le faire. Il faudrait, pour ce cas, procéder à l'égard des intéressés comme on le fait à l'égard des membres de la Chambre lorsqu'il s'agit de modifier un ordre permanent. Je reconnais que le comité des ordres permanents aurait dû s'occuper de la question ; mais d'autres séances du comité ont passablement absorbé les avant-midis, et nous voudrions avoir une matinée entière, afin de pouvoir discuter à fond le sujet si la chose est nécessaire. Nous saisirons la première occasion qui se présentera pour convoquer le comité, et mon honorable ami recevra avis de cette convocation comme tous les autres honorables membres du Sénat. L'avis, du reste, sera donné dans la Chambre.

L'honorable M. DAVIS : J'aimerais que la question fût discutée le plus tôt possible, vu qu'elle traîne depuis une couple de semaines.

TROISIEME LECTURE D'UN BILL.

Le bill suivant est lu une troisième fois :

Bill (117) intitulé : " Loi modifiant la loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins des chemins fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard ".—(L'honorable M. Scott.)

NATIONALISATION DES TRAVAUX D'UTILITE PUBLIQUE.

CONTINUATION DES DEBATS.

L'ordre du jour est la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen :

Que de l'avis de cette Chambre, la nationalisation des travaux d'utilité publique ne serait pas dans l'intérêt du Canada.

L'honorable M. POWER : La nationalisation ou l'exploitation par l'Etat, ou par la corporation municipale, de ce qui est considéré comme étant des travaux d'utilité publique, est aussi considérée comme une espèce de socialisme, et cette dernière désignation est réellement juste. Les amis et les ennemis du socialisme considèrent cette nationalisation comme étant un pas important vers ce dernier idéal. Il me semble à propos, avant d'aborder le sujet

de la motion proposée par l'honorable sénateur de Wellington d'appeler l'attention sur la véritable nature du socialisme. Les socialistes ne veulent pas renverser de fond en comble les systèmes de gouvernement existants ; les relations domestiques actuelles ; le droit de propriété, etc. Je pourrais citer plusieurs autorités à l'appui de ma prétention ; mais je me contenterai d'en lire une. M. Belford Bax, l'un des organes reconnus des socialistes anglais, s'exprime comme suit :

Si nous examinons la question à un point de vue élevé et indépendamment de tout esprit de parti ; si nous n'en faisons pas un instrument de propagande électorale et une amorce pour recueillir des votes, nous pouvons, je crois, conclure comme le dicton souvent répété par Tridon que le socialisme est une nouvelle théorie de l'existence humaine. En économie politique, c'est un communisme et un républicanisme international ; en religion c'est de l'athéisme. Dans un sens étendu le socialisme ne saurait être considéré comme entièrement injustifiable.

Les principes du scocialisme—et son aspect extra-économique.

Le mariage, tel que nous le comprenons, doit être aboli ; les enfants doivent être la propriété de l'état. Leur élevage doit être confié à ce dernier et non à leur parents.

Voilà ce qu'un socialiste anglais, de notre temps, nous dit des principes sociaux de son parti. Le mariage, tel que nous le comprenons, doit être aboli, et les enfants doivent appartenir à l'Etat et être élevés par ce dernier, au lieu de l'être par leurs parents. Il est vrai que les socialistes n'exposent pas aux électeurs anglais les articles les plus saillants de leur programme ; mais ils sont rendus passablement loin. Par exemple, mercredi, le 22 janvier dernier, une grande conférence ouvrière a été tenue à Hull, en Angleterre, et elle a adopté la résolution suivante :

Le temps est arrivé où le parti ouvrier doit insérer dans son programme la socialisation des moyens de production, de distribution et d'échange. Ces moyens doivent être contrôlés par un pouvoir démocratique dans l'intérêt de la communauté entière. Le travail ouvrier doit être émancipé de la domination du capitaliste et du patron et appuyé sur l'égalité sociale et économique entre les sexes.

Le " Spectator ", de Londres, du 25 janvier, d'où j'ai tiré cette résolution, l'accompagne des commentaires suivants.

En d'autres termes, la " socialisation "—c'est-à-dire, le " socialisme "—est devenu l'objet visé par le parti ouvrier. De plus, nous sommes en état de tirer de la résolution une

définition pratique du socialisme. Le socialisme, d'après cette résolution, est la possession par l'Etat—et il peut difficilement signifier autre chose—des moyens de production, de distribution et d'échange. C'est du collectivisme tout pur. En effet, si l'Etat devient l'unique producteur et l'unique distributeur, il faut qu'il soit, en même temps, l'unique employeur, si ce n'est, peut-être, lorsqu'il s'agit du service domestique.

On a fait, de temps à autre, l'expérience du socialisme. Quelquefois, l'essai n'a été fait que sur une faible échelle par ce que l'on pourrait appeler des associations privées, et quelquefois sur une plus grande échelle, comme dans le cas des usines publiques établies en France sous le gouvernement révolutionnaire de 1848, et ces essais ont toujours échoué. Cependant, cette déclaration faite à Hull, l'autre jour, est la première faite en Angleterre par un grand parti national, qui entreprend délibérément d'inaugurer la politique du socialisme. Les honorables membres du Sénat ont dû remarquer, comme moi, que lord Roseberry n'a pas craint de heurter le sentiment populaire, se trouvant, sans doute, influencé par cette déclaration du parti ouvrier, de Hull, que j'ai lue, il y a un instant, en avertissant ses concitoyens du danger auquel le socialisme expose le pays.

L'honorable M. BAIRD : Mais il pourrait adopter la protection comme remède.

L'honorable M. POWER : Entre deux maux ce serait le moindre, sans doute. La Chambre sait comme moi que les progrès de la civilisaton et le bein-être matériel des nations doivent être attribués aux efforts individuels—quelquefois aux efforts individuels de chefs qui dirigent les masses sans les consulter sur ce qu'il y a à faire—comme la chose arrive actuellement en Russie ; mais, dans ces derniers temps, en Europe et en Amérique, c'est la grande masse de la population qui gouverne. Si l'Etat doit être le propriétaire, l'entrepreneur, le surintendant et le payeur ; si c'est lui qui doit se charger de tous les travaux publics, l'on peut s'attendre à la cessation de tout progrès—et cela à une date rapprochée. La chose est facile à démontrer. Cette nationalisation aurait nécessairement pour effet de supprimer l'ambition individuelle, le stimulant de la concurrence, bref, tous les ressorts du progrès sous toutes ses formes.

Si les socialistes réussissaient à faire prévaloir leurs principes, tout effort individuel cesserait, du moment que la liberté individuelle n'existerait plus. Dans ces conditions, ce que nous appelons le monde civilisé serait bientôt plongé dans une demi-barbarie et la pauvreté, et tyrannisé par les plus habiles ou les chefs du peuple.

Dans un pays, comme l'Angleterre, ou comme le Canada, un changement radical comme celui préconisé par l'adoption du programme formulé par la conférence ouvrière de Hull, ne peut être opéré que graduellement. Comme je viens de le dire, il y a un genre de socialisme tel que celui qui existe en Russie et ce socialisme a pour point de départ les classes élevées et les classes inférieures de la société ; mais dans ce socialisme il y a la même absence de tout effort individuel comme dans le socialisme appuyé sur les classes inférieures. Je ne ferai pas, ici, de nombreuses citations ; mais je citerai une autorité. Ceux qui s'intéressent au présent sujet, et désirent connaître l'état de choses qui existe en Russie, peuvent se renseigner parfaitement à la page 55 du livre intitulé : " Dangers de la municipalisation des services publics ", par M. Porter. Cet écrivain fut d'abord un directeur du 11e recensement des Etats-Unis, et il est l'auteur de différents ouvrages. Un grand travail s'est fait en Angleterre dans le sens du socialisme et le plus grand pas dans cette direction a été l'adoption du principe même que condamne la motion de l'honorable sénateur de Wellington-nord, savoir : la nationalisation et l'exploitation par l'état ou les corporations municipales de ce qui est connu comme services d'utilité publique. L'appétit croît en mangeant, et l'expérience de plusieurs cités anglaises tend à établir que la tendance des conseils municipaux est d'étendre leur juridiction de plus en plus, et nous pouvons être assurés que le résultat irévitable de la nationalisation et de l'exploitation des services publics par l'état ou les conseils municipaux sera l'avènement du socialisme ou du collectivisme.

Quelques-uns peuvent croire que cette natonalisation n'est pas l'avènement inévitable du socialisme ; mais c'est un pas immense dans cette direction, et les socialistes éminents ont déclaré dans diverses occasions que c'est un moyen qu'ils adoptent pour acheminer l'opinion vers le socialisme absolu. D'où il suit que, si l'on nous propose la nationalisation des services publics et leur exploitation par l'Etat ou les conseils municipaux, ne perdons pas de vue que derrière cette proposition se dresse le redoutable spectre du socialisme qui attend son heure pour tout accaparer. Dans un sens étroit, l'expression " services d'utilité publique peut comprendre la voierie ordinaire, les chemins de fer, les tramways, la fourniture de l'eau, l'éclairage, et, depuis le progrès accompli dans la production et l'usage de l'électricité, la fourniture de la force électrique pour actionner les machines, pour l'établissement du service téléphonique et télégraphique. Certains conseils municipaux anglais sont allés encore plus loin sur le terrain de l'accaparement des divers services, et se sont appropriés des sujets généralement réservés aux entreprises privées. En sorte que l'expression " trafiquant " dans son sens le plus étendu peut être appliquée à ces conseils. En nous plaçant au point de vue du trafic, ou au point de vue des affaires généralement et du sens commun, l'on est porté à croire, à première vue, que la nationalisation des services publics, ou substitution de cette nationalisation à l'exploitation de ces services comme entreprise privées, est une mauvaise politique.

L'expérience a démontré que, généralement, une affaire conduite par un particulier, est administrée plus économiquement, avec plus de soin et d'habileté que par une société ou corporation, même si tous les membres de cette corporation ont personnellement un intérêt pécuniaire et direct dans le succès de l'entreprise. Et si cette proposition soulève quelque doute dans le cas d'une société, il n'y en a aucun dans le cas d'une corporation ou d'une compagnie par actions. Dans ce dernier cas, les frais d'administration sont plus considérables et l'attention portée à l'entreprise par les personnes dont le capital y est placé, est moins grande que si cette affaire était administrée par elles-mêmes. La surintendance des directeurs n'est pas suffisante pour prévenir ce résultat.

Il n'y a rien d'extraordinaire dans le fait de voir faillir une entreprise dirigée par une

compagnie après avoir été un succès pendant qu'elle était conduite par un particulier. Lorsqu'une affaire est administrée par l'état ou une corporation municipale, les chances de son succès sont extrêmement faibles. Les personnes qui la dirigent n'ont aucun intérêt personnel et pécuniaire à ce qu'elle soit rémunératrice. Les frais d'administration et d'exploitation sont toujours beaucoup plus considérables que s'il s'agissait d'une entreprise privée. Ce qui peut être considéré comme étant des intérêts politiques, engage les administrateurs à prendre à leur service des fonctionnaires qui ne seraient pas acceptés par les gérants dont le principal objet est d'assurer l'efficacité du service, ou le succès financier de l'entreprise. Dans le premier cas, le désir de gagner des votes pousse à augmenter inutilement le nombre des employés, ainsi que leurs salaires. Invariablement, les administrateurs politiques—comme nous pouvous les appeler—ne sont pas en état de consacrer toutes leurs heures de travail ou même la plus grande partie de ces heures à l'entreprise dont ils sont chargés. Le pourraient-ils qu'ils n'ont pas la compétence requise pour la diriger efficacement. Par exemple, quelles sont les qualités possédées par la moyenne de nos échevins canadiens pour agir comme directeurs d'une compagnie propriétaire de tramways électriques ?

Un autre inconvénient, c'est que l'absence d'un grand intérêt personnel et de toute concurrence tend à prévenir toute initiative individuelle et l'introduction de méthodes et d'instruments modernes et améliorés. Mettons de côté la théorie et essayons de nous initier pratiquement par l'expérience.

J'attire l'attention de la Chambre sur la Grande-Bretagne où les divers modes d'administration—tant par l'Etat que par les corporations municipales—ont été essayés depuis plusieurs années dans des circonstances les plus favorables. L'Angleterre est un pays très peuplé, et sa population est entreprenante et comparativement riche. L'administration de l'Etat et des municipalités est honnête, habile et pénétrée d'un esprit public à un degré qu'il serait difficile de trouver dans tout autre pays. C'est pourquoi, s'il y a dans le monde un pays où il serait possible de constater que la nationalisation et l'exploitation des services d'utilité publique par les citoyens eux-mêmes et dans leur intérêt, ont été un succès, c'est bien la Grande-Bretagne.

Nous avons des renseignements récents et dignes de foi sur l'application de la nationalisation dans ces conditions favorables. Ces renseignements nous sont fournis par deux livres soigneusement faits par deux écrivains des Etats-Unis. Ils sont intitulés : "Municipal Ownership in Great Britain"—(Municipalisation en Angleterre), par Hugo R. Myer, ci-devant assistant professeur d'économie politique à Chicago, publié en 1906, et "The dangers of municipal ownership"—(Les dangers de la municipalisation), par Robert P. Porter, directeurs du 11e recensement des Etats-Unis, publié en 1907. Il y a aussi un ouvrage anglais de la plus haute autorité, publié, en 1907, et intitulé : "On municipal and national trading"—(Sur la municipalisation et nationalisation des entreprise industrielles), par lord Avebury.

Jetons maintenant un coup d'œil sur l'exploitation de certains services d'utilité publique, et prenons d'abord le plus simple—savoir le service d'approvisionnement de l'eau. Ce service est d'utilité publique et c'est celui dont la "municipalisation" soulève moins d'objections que celle de tout autre service. En premier lieu, tout habitant d'une cité a besoin d'eau. Il importe beaucoup que l'approvisionnement d'eau soit abondant ; que cette eau soit pure et que ceux qui la fournissent ne soient pas tentés d'en diminuer la quantité, ou de permettre que sa qualité soit affaiblie. Mais, d'un autre côté, il y a quelque chose à dire. Je citerai le livre de lord Avebury, page 88. La ville de Londres était approvisionnée d'eau par certaines compagnies, et ce service a été transféré au bureau municipal de l'aqueduc de Londres. Lord Avebury, après avoir fait remarqué l'énorme somme d'argent qu'il avait fallu débourser pour acheter les intérêts des compagnies, conclut ses remarques comme suit :

Le bureau municipal de l'aqueduc de Londres est en fonction depuis quelque temps; mais il ne l'est pas depuis assez longtemps pour nous mettre en état de juger du résultat de cette municipalisation. C'est un bureau composé de membres influents et il a la bonne fortune d'être présidé par un homme très capable—sir Melville Beachcroft. L'approvi-

sionnement d'eau est resté, naturellement, le même. Le prix n'a pas été réduit. Deux des districts ont été, toutefois, privés des réductions qu'ils auraient obtenues de l'ancienne administration. Jusqu'à présent, personne ne peut dire que l'achat des compagnies de leur service d'eau ait aucunement profité à la ville de Londres, et deux des huit districts paient pour leur approvisionnement d'eau un prix plus élevé que celui qu'ils paieraient si les compagnies n'avaient pas vendu l'aqueduc à la ville.

Ce fait prouve tout simplement que, même dans le cas de la fourniture de l'eau, si les compagnies chargées de ce service font leur devoir d'une manière satisfaisante, la municipalité commet une erreur en se substituant à elles. Le livre de lord Avebury ne nous dit pas ce qu'a coûté l'achat de l'aqueduc de Londres. Le "Metropolitan Water Board" (le conseil métropolitain de l'aqueduc) s'est substitué aux compagnies du service de l'aqueduc en payant à celles-ci $187,372,610, et, comme le dit lord Avebury, le public n'a rien gagné en 'imposant cette dépense. Je connais une cité qui reçoit de l'eau suffisamment pour une population cinq fois plus grande que celle qu'elle possède, et cependant, son approvisioinnement d'eau, fourni par son conseil, est actuellement insuffisant. Le tarif des assurances contre le feu dans cette cité s'est accru, et l'approvisionnement d'eau, même pour les besoins domestiques, n'est pas suffisant, et cela simplement parce que le conseil de ville n'administre pas le service de l'aqueduc d'après la règle qui concerne la "municipalisation" de l'approvisiionnement de l'eau. Prenez maintenant le service du gaz d'éclairage. En Angleterre, les conseils municipaux, dans un grand nombre de cas, ont fait l'acquisition de ce service. La raison donnée à l'appui de cette acquisition, c'est que le tarif de l'éclairage serait réduit sans diminuer l'éclairage. Lord Avebury dit à la page 80 : "Comparons les prix", et il cite comme exemples huit cités placées dans les mêmes conditions, c'est-à-dire, à égale proximité des houillères. Dans les quatre premières, les usines à gaz sont possédées par le conseil municipal. Leur tarif est comme suit : Nottingham, taux 2-6 le mille pieds ; Bolton, 2-6; Manchester, 2-4; Leicester, 2-4. Quant aux quatre autres, où le gaz d'éclairage est fourni par des compagnies, le taux de Bristol est de 2—ce qui est décidément un taux moindre que ceux imposés par les conseils de ville. Taux de Bath, 2-1; Newcastle, 2-9; Sheffield, 1-4. En sorte que le gaz d'éclairage coûte beaucoup plus cher à la population de ces villes que si ce gaz lui était fourni par les compagnies. Puis, lord Avebury compare deux cités—Nothingham et Sheffield. Voici que je lis à la page 82 :

Dans Nothingham, le gaz d'éclairage est fourni par la municipalité. Dans Sheffield, il est fourni par une compagnie. Il y a quinze ans, le prix du gaz était le même dans ces deux villes.

Dans Nothingham, le prix a haussé et dans Sheffield, il a baissé. Jusqu'à présent, le prix, en moyenne, est de 2s. 6d. par mille pieds, et dans Sheffield, seulement 1s. 4½d.

Ces faits sont importants, et il est à propos de constater que l'opiuion, en Angleterre, appuyée sur l'expérience, est opposée à ce que ces services d'utilité publique soient "municipalisés". Je prends maintenant comme exemple l'éclairage électrique. Je lis à la page 115 du livre de lord Avebury ce que dit M. Ritchie—devenu lord Ritchie, alors président de la chambre de commerce :

Il est vrai, de dire que l'exploitation de l'électricité, en Angleterre, est dans une condition très inférieure à celle dans laquelle se trouve la même exploitation dans plusieurs pays d'Europe, ainsi qu'aux Etats-Unis et au Canada, pour ce qui regarde l'emploi de l'électricité à l'éclairage et comme force motrice. Il y a même des villages, aux Etats-Unis qui tirent un bien plus grand parti de l'électricté que ne le font quelques-unes des plus grandes villes du royaume. On ne saurait douter qu'il n'y ait sur ce point quelque chose, qui a retardé le développement de l'exploitation de l'électricité.

La loi de 1882 empêche une compagnie privée d'établir un service d'éclairage électrique dans une ville sans le concours du conseil municipal, et ce dernier, généralement, a entravé autant qu'il l'a pu les opérations de la compagnie. Dans le livre de M. Meyer, chapitre 14, page 221, il y a un rapport très intéressant fait par un comité de la cité de Birmingham contre la corporation qui voulait entreprendre de fournir un courant électrique pour l'éclairage, et ce rapport mérite d'être lu. Je puis mentionner aussi l'emploi de l'électricité comme force motrice pour les fins industrielles. On a élevé, en Angleterre, toutes sortes d'obstacles contre les compagnies électriques. Ces obstacles ont été principalement élevés par les conseils municipaux, et, mal-

heureusement, le parlement a paru croire, du moins, au début, qu'il importait plus de protéger ce qu'il considérait comme étant l'intérêt des municipalités que de faire ce qui convenait le mieux aux diverses cités et villes. A la page 122 du livre de lord Avebury on trouve une comparaison entre le résultat produit par l'action municipale en Angleterre et le résultat obtenu aux Etats-Unis. Lord Avebury s'exprime comme suit :

Le résultat de l'action des municipalités a été en réalité comme suit, savoir :— Bien qu'en 1902 il y eût aux Etats-Unis 3,620 stations électriques centrales, il n'y en avait alors, dans le Royaume-Uni que 457—c'est-à-dire, moins d'un huitième du nombre qu'il y avait aux Etats-Unis.

A la page 232 du livre de M. Meyer, je trouve le passage suivant :

En 1903, dans la ville de Birmingham, dont la population était de 552,000 âmes, il n'y avait que 2,135 clients se servant de la lumière électrique. C'est-à-dire qu'il n'y avait alors qu'un seul consommateur de lumière électrique par 259 habitants.

La Chambre peut voir par ces chiffres combien plus grande est la consommation de la lumière électrique aux Etats-Unis qu'en Angleterre, et aussi combien l'usage de l'électricité comme force motrice est plus grande aux Etats-Unis qu'en Angleterre, et comme conséquence, des capitalistes anglais, découragés par les difficultés élevées sur leur chemin par le gouvernement et les municipalités, ont transféré leurs capitaux en Allemagne et dans d'autres pays du continent européen où ils ont établi de grandes usines. Je dirai maintenant quelques mots au sujet du télégraphe et du téléphone. Le gouvernement anglais, il y a un grand nombre d'années, résolut d'acheter le service télégraphique exploité par une compagnie. Lord Avebury dit à ce sujet, à la page 107 de son livre sur la "municipalisation" et la "nationalisation" des industries :

La nationalisation du service télégraphique a fait perdre £10,000,000 au Gouvernement. L'année dernière, le déficit s'est élevé à £439,000. En sorte que, si tout le réseau télégraphique eût été donné gratuitement au gouvernement, la perte subie par ce dernier en l'exploitant eût été encore très lourde.

Puis, en Angleterre, le téléphone a été mis par une décision de la cour sous le titre du service télégraphique, et considéré par suite comme tombant sous la juridiction de l'état. Le gouvernement n'a pas proposé de prendre immédiatement le téléphone sous sa juridiction, et il a conclu avec les compagnies un arrangement en vertu duquel les compagnies paient à ce dernier une licence de $200,000 par année. Mais cet arrangement est expiré, et le service téléphonique est maintenant exploité à perte comme l'est le service télégraphique. La cité de Glasgow, qui est considérée comme une espèce de modèle, a fait un fiasco complet en "municipalisant" le service téléphonique. Porter, à la page 301, dit ce qui suit en parlant du service téléphonique :

Au point de vue économique, cependant, si la "nationalisation" du service télégraphique peut être considérée comme un critérium, le transfert du service téléphonique signifie seulement que ce service, cessant d'être une charge éventuelle sur les contribuables municipaux, deviendra certainement un fardeau sur le trésor impérial, et les contribuables perdront plus qu'ils ne gagneront au change. Depuis que l'Etat a "nationalisé" les télégraphes de la Grande-Bretagne, des déficits annuels extraordinaires ont été la règle, et ne font que hausser. Ces déficits par lesquels se soldent les opérations annuelles du service télégraphique, sont attribuées au fait que le service téléphonique est devenu plus populaire que le service télégraphique.

Puis, à la page 302, le même auteur dit, au sujet des télégraphes :

Quand le service télégraphique a été transféré en 1870, des mains des compagnies à celles du gouvernement, le profit réalisé par les compagnies, cette année-là, fut de $1,692,500.

Durant l'année 1904-05, le même service, exploité par le gouvernement, s'est trouvé en déficit de $5,955,630.

Ce qui constitue une transformation des plus remarquables. Je n'ennuierai pas la Chambre avec une longue statistique sur les chemins de fer. Je me contenterai de dire que généralement, lord Avebury démontre clairement que les chemins de fer en Angleterre, lorsqu'ils sont exploités comme entreprise privée, sont bien mieux entretenus que lorsqu'ils sont la propriété de l'Etat. Leurs trains ont une bien plus grande vitesse, et le transport se fait d'une manière plus satisfaisante qu'il n'est fait sur le continent où les trains ont une vitesse moindre et sont moins nombreux, et où la plus grande partie des chemins de fer sont la propriété de l'état. En Allemagne, il y avait un certain nombre de chemins de fer exploités par des compagnies ; mais, il y a quelques années, l'état en a pris possession, et, aujourd'hui, ils

fonctionnent moins bien que lorsqu'ils appartenaient à des compagnies. Prenez aussi le cas des tramways électriques. Je ne me propose pas de m'étendre longuement sur ce point, parce que tous ceux qui ont visité la mère patrie savent que les tramways en Angleterre ne sauraient être comparés à ceux des Etats-Unnis et du Canada. Je veux simplement faire ressortir l'effet de la "municipalisation" du service des tramways. Il y avait à Londres, au nord de la rivière, un service de tramways. Le conseil de comté de Londres résolut d'exploiter, lui-même, le service du sud, et de laisser exploiter à bail le service du nord par la compagnie.

Voici une statistique concernant ces deux services :

Le service du nord représentait approximativement une valeur capitalisée de £850,000, et le service du sud, £896,000; mais le taux par mille sur le service du nord était de 18 millièmes plus élevé que le taux du service du sud. En 1900, les profits réalisés sur le tramway du nord ont été de £39,000, et de £43,000 sur le service du sud.

Telle était la situation de ces deux services avant leur "municipalisation".

En 1901, les profits du service du nord furent de £40,000, et ceux du sud, de £14,325. En 1902, les profits du service du nord furent de £39,000; mais ceux du sud baissèrent à £9,000 et, en 1905, la baisse atteignit £6,200.

Vous pouvez voir par ces chiffres jusqu'à quel point l'exploitation des tramways par la municipalité est ruineuse. Je citerai maintenant d'autres renseignements statistiques comparant les Etats-Unis avec l'Angleterre. A la page 301 le livre qui me fournit ces renseignements dit encore :

En 1902, il y avait dans les Etats-Unis, 21,302 milles de chemins de fer urbains, ce qui employait en moyenne 6:55 personne par mille de rails. Si la population urbaine du Royaume-Uni avait eu, en janvier 1906, un service de tramways électriques urbain proportionné à celui de la population urbaine des Etats-Uni, en 1902, cette population urbaine du Royaume n'aurait pas eu 3,040 miles de rails de tramways électriques, mais 14,000 milles. Or, onze milles de rails de tramways électriques urbains additionnels, en prenant pour base de la proportion une moyenne de 6:5 personnes par miles, eussent employé 71,500 personnes en plus.

M. Myer a ainsi démontré que la "municipalisation" est une mauvaise affaire pour le public. Puis, pour ce qui regarde les emplois se rattachant au service des tramways électriques urbains, M. Myers ajoute :

Il y avait aux Etats-Unis, en 1900, 1,051 villages, villes et cités, ayant chacun ou chacune une population de 4,000 personnes ou plus. De ces localités pas moins de 1,002 étaient munis d'un service téléphonique et ce service donnait de l'emploi à 78,752 personnes en 1902. D'un autre côté, il y avait dans le Royaume-cune ue population de 4,000 âmes ou plus. Or, si le Royaume-Uni eût fait, en 1905, un or, si le Royaume-Uni eut fait, en 1905, un aussi grand usage du téléphone que les Etats-Unis, en 1902, ce service eût employé 50,000 personnes. En fait, il y avait seulement, en 1905, treize mille personnes employées dans le service téléphonique du Royaume-Uni.

Je lirai maintenant quelques observations faites par M. Myers, qui, je crois, intéresseront la Chambre. A la page 302. il dit :

Les chiffres se rapportant au service téléphonique, dans le Royaume-Uni, sont compris dans la présente discussion pour la raison que le gouvernement anglais a, pendant des années, paralysé délibérément le service téléphonique dans le but de protéger le service télégraphique de l'Etat contre la concurrence du service téléphonique. Quand le Gouvernement anglais s'est trouvé prêt à supprimer cette protection, les municipalités s'y opposèrent. Cette question sera traitée longuement dans un volume qui sera publié bientôt. Il a été démontré dans la discussion précédente que, si l'industrie téléphonique n'avait pas été entravée comme elle l'a été par la municipalisation" et la nationalisation des téléphones, durant la période de 1870 à 1905, l'exploitation du téléphone eût procuré de l'emploi lucratif dans le Royaume-Uni, à quelques 115,000 personnes de plus que le nombre employé durant cette période. Puis, durant cette même période, un nombre égal de personnes s'est vu forcé ou d'émigrer, ou de rester dans le Royaume-Uni mêlé à la classe des sans-travail." Mais ce n'est pas tout. Si l'industrie de l'éclairage électrique; l'industrie productrice de la force motrice électrique; l'industrie des tramways urbains électriques et l'industrie téléphonique n'eussent été entravées depuis 1870 jusqu'à la présente date, la fabrication des machines et appareils électriques serait une industrie beaucoup plus prospère qu'elle ne l'est, aujourd'hui. Elle aurait un marché de consommation domestique dans le Royaume-Uni plus considérable que celui qui lui est offert, et elle serait beaucoup plus en état qu'elle ne l'est de faire concurrence aux Etats-Unis et à l'Allemagne pour l'approvisionnement des marchés de l'Europe, de l'Amérique méridionale et de l'Australie.

En 1901, 51,600 personnes étaient employées dans le Royaume-Uni, à la fabrication d'appareils électriques. Si dans le Royaume-Uni en 1870, la politique de la "municipalisation" des services publics n'eût pas prévalu, le nombre de ces employés eût été beaucoup plus considérable.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : L'honorable sénateur peut-il nous fournir une statistique sur les chemins de fer de l'Australie ?

L'honorable M. POWER : Je me suis procuré cette statistique ; mais je ne puis présentement mettre la main dessus. Je meutionnerai d'autres exemples analogues au sujet de la " nationalisation " des services publics, en Angleterre. J'ai fait voir que ces services, règle générale, y ont été exploités à perte, ou n'y ont pas été exploités avec autant de succès qu'aux Etats-Unis. De plus, depuis l'inauguration du service " municipalisé ", il y a eu une grande et injustifiable réduction dans les salaires des employés municipaux comparativement aux salaires d'autres ouvriers. Je citerai seulement une autorité sur ce point. M. Porter dit :

Il n'y a pas encore longtemps, M. Keir Hardie, " leader " du parti ouvrier indépendant, dont une partie du programme, du reste, est de conférer aux municipalités l'autorisation de vendre du charbon, du pain, du lait et tous les autres produits de la laiterie, découvrit ce fait, et observa en même temps le développement qu'avait atteint l'association des employés municipaux—développement devenu très intéressant, puisqu'il représente 14 p. 100 des salariés de la Grande-Bretagne, dont le nombre s'élève, aujourd'hui, à 14,000,000. Ce chef ouvrier a félicité l'association des employés municipaux de ce que, en 1903, lorsqu'il y eut une réduction générale des salariés, les gages des employés municipaux seulement s'étaient accrus—et l'on pourrait même dire qu'ils s'étaient même doublés.

Il existe, en Angleterre, ce qui est appelé " l'association des employés municipaux ". Ces employés constituent une " union " qui a des ramifications dans tout le Royaume-Uni, et a pour règle de s'opposer à la réélection de tout conseiller municipal qui s'oppose à ses demandes raisonnables. M. Porter continue comme suit en se plaçant au point de vue d'un citoyen des Etats-Unis :

La création dans les Etats-Unis, d'une classe analogue d'employés privilégiés, serait, sans doute, préjudiciable à l'intérêt public. Songez, par exemple, un instant, à ce que pourrait devenir une organisation comme " Tammany ", si à sa présente armée de fonctionnaire ou d'employés, s'ajoutait une armée d'employés faisant partie de la classe industrielle. Dans la Grande-Bretagne, l'influence de cette association se fait d'autant plus sentir que la proportion pour cent des autres électeurs qui prennent part au vote est faible. Cette proportion est bien au-dessous de 50 pour cent et dépasse rarement ce chiffre. Le conseil de comté de Londres est fier de ses 35,000 employés, et toute la ville de Londres a 60,000 hommes employés, dans le service municipal—et dont une grande proportion habitent des logements municipaux. Le corps électoral, de Londres, comprenait, en 1905, pour les fins municipales, 742,000 électeurs. Comme pas plus de la moitié de ce nombre n'exerce son droit de vote—disons, 371,000—les 60,000 votes des employés municipaux représentent près de 17 p. 100 des votes enregistrés.

Un grand nombre d'exemples nous font connaître la manière déraisonnable dont ces derniers exercent le droit électoral. J'ai fait indirectement allusion à l'influence et au vote des employés municipaux. La " municipalisation " a sérieussement préjudicié aux entreprises privées, et nui au commerce fait avec le dehors. Je me suis étendu quelque peu sur ce point. Elle a accru énormément les dépenses et la dette publique. Je lirai une couple d'extraits sur ce sujet, parce que je le considère comme important. On a été mis sous l'impression que les cités des Etats-Unis sont plus extravagantes que les cités anglaises ; mais la statistique démontre qu'il n'en est pas ainsi ; que les obligations des villes américaines sont beaucoup moins lourdes que celles des villes des autres pays, et que ce fait est dû en grande partie à ce que les villes américaines n'ont pas eu recours à la " municipalisation " des entreprises industrielles. Voici une couple de passages du livre de lord Avebury concernant l'augmentation des dépenses. A la page 1, il dit :

En 1868, lors de la publication du rapport fait par Lord Goschen sur la taxation locale, les dépenses locales du Royaume-Uni s'élevaient à peu près à £36,000,000 ; mais en 1902-3, la dernière année comprise dans l'extrait statistique, la dépense locale s'est accrue au chiffre énorme de £152,000,000—c'est-à-dire, plus de quatre fois le montant de la dépense locale encourue il y a quarante ans.

On dira, peut-être, que ce serait remonter trop loin, dans le passé que de citer le montant atteint par la dépense locale faite, il y a une soixantaine d'années. Prenons donc l'année 1841-2. Le montant de la dépense d'alors s'élevait à £76,000,000, et elle atteignit en 1901-2—la denière année sur laquelle nous avons une statistique complète—la somme de £144,000,000. En sorte que, pendant cette période décennale, la dépense s'est accrue de pas moins de £68,000,000.

Voilà pour les dépenses courantes ordinaires encourues annuellement. Voyons maintenant les obligations.

En 1883-4, les obligations s'élevèrent à £193,000,000—et c'était alors une somme énorme—mais en 1903-4, la dernière année dont nous ayons une statistique complète, les obligations ont atteint £469,000,000, soit une augmentation

de £276,000,000 dans l'espace de vingt ans.

Il est guère nécessaire d'ajouter que cette augmentation est considérablement hors de proportion avec la valeur des propriétés imposables.

On peut faire remarquer, du reste, que de fréquentes élections tendent à rendre les conseillers municipaux inhabiles à gérer les importantes affaires municipales. Représentez-vous des membres d'une compagnie ou d'une société, ou d'une corporation que l'on changerait tous les deux ans. Vous pouvez vous imaginer comment les affaires à eux confiées seraient administrées. Je citerai les conclusions générales auxquelles arrive lord Avebury, et qui sont appuyées par des chiffres que j'ai cités en les extrayant de la page 174 de son livre. Voici ces conclusions :

1. La dépense locale s'accroît plus rapidement que la valeur de la propriété imposable.
2. Les obligations locales s'accroissent plus rapidement que la valeur de la propriété imposable.
3. Que la "municipalisation" des entreprises industrielles donne naissance à des problèmes ouvriers embarrassants.
4. Que des profits ne sont réalisés—s'il en est—que lorsque les municipalités exercent un monopole. Celles-ci entreprennent jusqu'à la production du gaz que'elles administrent et distribuent suivant les règles ordinaires; mais dans ce cas même, il est impossible de déterminer le véritable résultat obtenu. Le profit réalisé, s'il existe, a été faible, et des résultats beaucoup plus satisfaisants et beaucoup plus rémunérateurs araient pu être obtenus si les usines à gaz avaient été louées à des compagnies ou sociétés privées.

Que l'administration des chemins de fer par l'Etat soulève les mêmes objections; que sur les chemins de fer de l'Etat, les taux sont plus élevés; la vitesse des trains est moins grande; ils sont moins nombreux et moins propres au service; que, du reste, introduire les questions d'administration de chemins de fer dans le domaine de la politique soulève de sérieuses objections.

7. Qu'il n'est pas sage de donner le droit de vote à ceux qui ne paient aucune taxe et de priver de ce droit ceux qui en paient.

Qu'en réduisant les demandes de franchise, tout en augmentant les prix et les impôts, on a non seulement porté préjudice aux contribuables généralement, mais on a fait particulièrement tort aux classes ouvrières, et que, si cette politique est appliquée jusqu'à sa conclusion logique, ces classes ouvrières finiront par perdre leur franchise.

Je puis montrer, en citant la page 175 de Porter, ce que les socialistes se proposaient de faire s'ils avaient réussi à s'emparer du conseil de comté, de Londres, aux élections de mars 1907. Porter dit :

Il y avait dans leur programme la promesse d'usines, de magasins, d'entrepôts de lait et d'autres produits de la laiterie; de boulangeries—le tout administré par la municipalité. On promettait en outre des dépôts de charbon tenus par la municipalité et le transport gratuit des ouvriers jusqu'au lieu et du lieu de leur travail. On promettait encore l'établissement par la municipalité de colonies agricoles aux ouvriers manquant d'emploi, les frais devant être prélevés au moyen d'une taxe directe sur le revenu et provenant des industries privées, ainsi que des fabriques de vêtements ainsi établies par la municipalité.

La politique "progressive" poursuivie par le conseil de comté, de Londres, a naturellement poussé les socialistes à formuler un programme de cette nature. La même chose peut être dite des résolutions adoptées par les conseils de bourgs de la métropole.

Voilà ce que les socialistes se proposaient de faire s'ils avaient remporté les élections qui eurent lieu dans le printemps de l'année dernière ; mais le contribuable anglais, bien que très patient, finit quelque fois par se fatiguer, et aux élections municipales qui eurent lieu au commencement de 1907 et de 1908, il a combattu les socialistes avec un succès satisfaisant. A la page 187 Porter dit :

Pour ce qui regarde les conseils de bourgs, de la ville de Londres, cette éventualité, que plusieurs d'entre eux préparaient évidemment pour leur district en augmentant chaque année les obligations, a été péremptoirement détournée. Les élections de novembre 1906, se sont terminées par un balayage général des progressifs, c'est-à-dire, des partisans de la "municipalisation", et ont fortifié considérablement le parti modéré. Dans certains bourgs, ci-devant progressifs, à peine quelques membres de ce parti ont pu se faire réélire, et dans ces bourgs même, il n'y a plus, aujourd'hui, qu'un seul parti de modérés. Les adversaires de la "municipalisation" ont triomphé partout en écrasant les progressifs, bien que les candidats du parti ouvrier se soient trouvés les plus bas sur la liste des vaincus. En 1903, les progressifs obtinrent une majorité dans quinze bourgs de Londres. Il n'y a plus, aujourd'hui, que deux bourgs où ils ont pu conserver une majorité. Les trente bourgs que les modérés ont ainsi gagnés sont situés dans les divers quartiers de Londres—dans le nord, comme dans Islington et St. Pancras; dans le sud, comme dans Camberwell; dans l'est, comme dans Poplar; Stefney et Wolrich, et dans l'ouest, comme dans Fulham. Le résultat général de l'élection se compose comme suit: ont été élus: 959 partisans de la réforme municipale (ou adversaires de la "municipalisation"; 272 progressifs (ou socialistes); 34 membres du parti ouvrier et 97 indépendants. Dans les villes de province, les partisans des entreprises privées ont aussi remporté des victoires, bien que dans ces villes la défaite des partisans de la "municipalisation" ait été moins écrasante qu'à Londres.

La ville de Glasgow est supposée être l'endroit où le parti de la "municipalisa-

tion est le plus fort ; mais M. Porter nous dit :

Dans Glasgow, sur 13 contestations, neuf candidats ouvriers ont été désespérément battus. Un magistrat du parti ouvrier a perdu son siège et trois candidats ouvriers seulement sur 34 qui ont brigué les suffrages, ont été réélus.

Si quelqu'un condamne un système, on a le droit de lui demander : " Eh bien ! par quoi le remplacerez-vous " ? Je prends comme exemple le chemin de fer urbain de Toronto. C'est une entreprise des plus florissantes. Un certain nombre le membres du conseil de ville ne sont pas, il est vrai, tout à fait satisfaits de quelques-unes des opérations de la compagnie ; mais c'est un service de tramways remarquablement bon. Il est meilleur, je crois, que celui qui existe dans toute cité de l'Angleterre, et la compagnie paie à la cité de Toronto ce qu'elle ne désigne pas sous le nom de loyer, mais sous celui de percentage des recettes brutes. Ce percentage s'est élevé, l'année dernière, à près d'un demi-million de dollars. Ce mode d'exploitation par une compagnie, c'est-à-dire, qui oblige la compagnie à payer un certain prix de location pour l'usage des rues, ne vaut-il pas infiniment mieux que la " municipalisation " ? Il me semble que c'est le plus conforme à la règle des affaires, et la même chose peut se dire du mode d'éclairage. La cité représente les membres d'une municipalité et est propriétaire des rues. Or, si une corporation privée désire se servir de ces rues pour les fins de l'éclairage, ou pour la pose des fils téléphoniques, il n'est que juste que cette compagnie paie un prix raisonnable pour ce qu'elle obtient de la municipalité—désignez ce prix sous le nom de loyer, ou sous tout autre nom, si vous le voulez.

Mais pour prévenir tout abus ; pour empêcher une compagnie de traiter arbitrairement ses clients en imposant des taux trop élevés, ou injustes, ou pour tout autre abus de ses privilèges, il faut que—peut-être pas la municipalité—mais le gouvernement se réserve le pouvoir de réglementer à cette fin tout service public de cette nature.

L'honorable M. BELCOURT : Messieurs les sénateurs . . .

Hon. M. POWER.

L'honorable M. SCOTT : J'espère que l'honorable sénateur ne continuera pas maintenant ce débat. Plusieurs autres ordres du jour devraient être expédiés.

L'honorable sénateur d'Halifax a obtenu la faveur de faire, aujourd'hui, un discours ; mais il a été convenu, l'autre jour, que les questions abstraites comme celle qui nous occupe présentement, ne doivent être inscrites qu'au bas de la liste du bulletin. Les travaux à l'ordre du jour ne peuvent être expédiés sans suivre cette pratique. Il y a sur l'ordre du jour un article qui se trouve là depuis un mois. Sa prise en considération a été reculée à différentes reprises. C'est une mesure des plus importantes, dont la prise en considération a été remise pour faire place à des sujets abstraits comme celui qui vient d'être discuté.

L'honorable M. BELCOURT : Je regrette de constater que, dans deux ou trois occasions, le fait de me lever pour prendre la parole a été considéré comme une obstruction par l'honorable leader de la Chambre. Je ressents des plus vivement les termes dont s'est servi l'honorable secrétaire d'Etat. Je ne suis pas ici pour faire de l'obstruction au préjudice de qui que ce soit, ou au préjudice de l'expédition régulière des affaires de la Chambre. Je siège, ici, comme membre du Sénat et pour exercer mon droit de prendre part à tout débat lorsque je jugerai à propos de le faire. Comme je l'ai dit, l'autre soir, je ne désire aucunement m'inposer à qui que ce soit—pas plus à l'honorable secrétaire d'Etat qu'à tout autre—mais pourquoi l'honorable leader de la Chambre se sert-il du mot " obstruction " chaque fois que je me lève pour prendre la parole ? C'est ce que je ne puis comprendre.

L'honorable M. SCOTT : Je ne me suis pas servi du mot " obstruction " pour l'appliquer seulement à l'honorable sénateur. J'en ai fait une application générale. Je l'ai appliqué à tous les honorables sénateurs qui, en discutant des questions abstraites, ont suspendu et retardé l'expédition régulière des travaux à l'ordre du jour. Je suis sûr que la Chambre est de mon avis. Dans la Chambre des communes, lorsque des motions abstraites sont présentées, la

discussion en est différée à un jour ultérieur, et elles ne sont prises en considération qu'à leur tour, après l'expédition des affaires ordinaires de la Chambre. Or, nous sommes présentement arrivés à un article de l'ordre du jour, qui est un bill important, et ce bill a déjà été laissé de côté à plusieurs reprises. Il importe qu'il soit discuté devant une assistance aussi nombreuse que possible, et son examen a été fixé à aujourd'hui.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Je propose l'ajournement du débat.

L'honorable M. BELCOURT : Je me propose de continuer maintenant la discussion sur la motion principale présentée par l'honorable sénateur d'Elgin (l'honorable M. McMullen).

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur a la parole.

L'hon. M. BELCOURT : D'après ce que je comprends, un certain nombre de sénateurs désirent que le débat sur cette motion soit continué maintenant.

Si une majorité de la Chambre est en faveur d'une continuation immédiate du débat, je suis à sa disposition : je m'inclinerai devant son bon plaisir ; mais je ne veux pas m'imposer à la Chambre ; ni je veux que l'honorable secrétaire d'Etat représente ma conduite comme faisant obstruction à l'expédition régulière des affaires de la Chambre.

L'hon. M. SCOTT : Je ne puis accepter cette déclaration de l'honorable sénateur. Je soutiens qu'il est traité aussi courtoisement que le sont tous les autres honorables membres de la Chambre. J'ai fréquemment appelé l'attention de la Chambre sur la manière dont les affaires de la Chambre sont mises de côté pour permettre aux honorables membres d'exposer leurs vues sur des questions qui ne sont aucunement à l'ordre du jour.

L'honorable M. McMULLEN : Il me semble que, d'après les remarques de l'honorable secrétaire d'Etat, les objections qu'il soulève contre la continuation du présent débat, s'appliquent à moi tout aussi bien qu'à l'honorable sénateur d'Ottawa.

Je tiens à relever des plus énergiquement la manière dont l'honorable secrétaire d'Etat traite les honorables membres du Sénat qui ont cru jusqu'à présent de leur devoir de soulever certaines questions de la nature de celle dont il s'agit, aujourd'hui, et qui sont d'un intérêt capital pour le public canadien. Je nie que ces questions ne soient pas d'un intérêt vital. Pourquoi sommes-nous ici ? Nous sommes ici pour discuter les questions d'intérêt public, et la question dont il s'agit présentement en est une. Nous ne sommes pas ici pour ratifier hâtivement les projets de loi adoptés par la Chambre des communes, et nous voter ensuite des ajournements d'un mois pour nous permettre d'aller passer quelque temps dans nos foyers respectifs. Nous sommes ici pour étudier et expédier les affaires publiques.

L'hon. M. SCOTT : Ecoutez, écoutez.

L'hon. M. McMULLEN : Et je prétends que nous rendons au pays un grand service en discutant des questions comme celle qui nous occupe présentement.

L'honorable M. WILSON : Je soulève une question d'ordre. Quelle question l'honorable sénateur discute-t-il ? Aucune question n'est présentement soumise à la Chambre.

L'honorable M. SULLIVAN : Je pourrais dire...

Des VOIX : Question, question.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt) peut continuer le débat et faire profiter la Chambre de ce qu'il a à lui dire.

L'honorable M. BELCOURT : Je crains beaucoup que mes remarques ne puissent être très utiles à l'honorable secrétaire d'Etat.

L'honorable M. FERGUSON : Que la réponse à la question des avantages à tirer du discours de l'honorable sénateur soit laissée à un chacun de nous.

L'honorable M. BELCOURT : La "nationalisation" et "municipalisation" des services d'utilité publique ne sont pas dans l'intérêt du Canada. Cette déclaration faite dans la motion de l'honorable sénateur de

Wellington est assez compréhensive pour embrasser toutes les utilités publiques—qu'elles tombent sous la juridiction fédérale, provinciale ou municipale. En fait, elle paraît également appliquable à toutes ces utilités, conjointement où séparément.

Bien que nous soyons ici plus particulièrement pour discuter les questions tombant sous la juridiction fédérale, il peut être à propos d'examiner certains sujets au point de vue local et municipal à la fois.

L'honorable M. FERGUSON : Laissez aux autorités locales le soin d'examiner, elles-mêmes, ce qui les intéresse particulièrement.

L'honorable M. BELCOURT : La plus grande partie des arguments pour ou contre la "nationalisation" ou "municipalisation" s'appliquent à toutes les sphères de l'activité nationale—qu'il s'agisse du Canada, ou de toute autre nation moderne et civilisée. Ce n'est pas tomber dans l'exagération en disant que, pour aborder ce sujet, il faut remonter aux principes essentiels de l'économie politique et sociale. Il ne faut donc pas être surpris si ce sujet est maintenant l'objet de la plus sérieuse attention du monde civilisé ; si cette question de la nationalisation ou municipalisation a, aujourd'hui, un certain nombre d'adeptes et d'avocats, particulièrement parmi les socialistes—c'est-à-dire, ceux qui le sont purement et simplement, et cette autre classe d'hommes qui se donnent le titre de démocrates progressifs, ou tout autre nom. Mais un certain nombre d'adeptes et de prosélytes se rencontrent également dans les rangs de la classe se composant de véritables conservateurs et même de réactionnaires. La nationalisation ou municipalisation des services d'utilité publique peut être considérée avec raison comme une politique vices d'utilité publique peuvent être considérées avec raison comme une politique réactionnaire, bien que plusieurs de ses avocats semblent être sous l'impression qu'ils ont fait une découverte ; qu'ils ont trouvé une recette nouvelle pouvant remédier aux mots dont ils se plaignent.

Or, ni le mal dont on se plaint et ni le remède trouvé ne sont des nouveautés. Le mal, c'est-à-dire, le monopole ou "Trust" privé—qui est, sans doute, l'un des résultats de l'individualisme politique ; puis, le remède, c'est-à-dire la nationalisation, la municipalisation, ou le monopole public, qui est la panacée des collectivistes—sont tous deux aussi anciens que l'histoire du monde. L'histoire nous fait connaître que, sous toutes les civilisations, les monopoles—tant celui de l'Etat que celui exercé par les particuliers, et, quelquefois, ces deux genres de monopoles s'exerçant à la fois—ont existé et fleuri. Aristote nous parle d'un "trust" de l'acier et d'un "trust" des huiles, qui fleurissaient de son temps.

Nous savons aussi que les monopoles d'état ont été aussi nombreux et ont, pour le moins, vécu aussi longtemps que l'autre genre de monopoles que je viens de mentionner ; mais de ces deux genres de monopoles les moins arbitraires n'ont pas été ceux fondés sur le capital de l'état. L'histoire démontre péremptoirement, en effet, que, de tous les monopoles ceux de l'état ont été uniformément les plus oppressifs, les plus difficiles à détruire, et que ce sont ces derniers qui ont le plus retardé et enrayé le progrès et le développement matériels des nations. L'histoire nous cite l'exemple de l'empire romain dont la désagrégation et la chute furent en grande partie causées par les monopoles publics.

Avant l'ère chrétienne, Rome avait ses unions professionnelles. Pline nous dit qu'une union de boulangers fut organisée vers 200 ans avant Jésus-Christ. Les services d'utilité publique, dans l'empire romain, devinrent une propriété publique, et leur exploitation fut confiée aux administrations municipales et surtout au gouvernement de l'empire. La vénalité, la corruption, des éléments de désordre de toutes sortes résultèrent bientôt de cet état de choses, et c'est ce qui rendit possible la grande conspiration de Catilina.

Le sénat romain fut fréquemment contraint de proscrire les divers monopoles ouvriers qui s'étaient constitués en différents temps, et cela par suite de leurs exactions et de leur oppression. Mais le gouvernement de Rome s'abstint d'abolir le pire de tous les monopoles—l'esclavage—bien qu'il le mitigeât considérablement ; mais d'un autre côté, il ne faut pas oublier que cette abominable institution a fleuri en

pleine ère chrétienne jusqu'au dix-neuvième siècle. Nous devons, donc, nous montrer charitables envers l'empire romain sous ce rapport.

Ce dernier ayant remplacé la république, et le peuple romain n'étant plus pénétré de son ancien amour de l'indépendance et de la liberté, l'état établit et maintint des factoreries impériales; il eut aussi ses mines impériales et ses industries impériales. L'état se chargea aussi de procurer au peuple des aliments et des spectacles gratuits—les "panem et circenses" si souvent mentionnés dans la littérature latine. Le pain, l'eau, les comestibles de toutes sortes étaient distribués quotidiennement et gratuitement par le gouvernement, ou à des prix très réduits. Il y avait même des loteries publiques, créées aux frais de l'état, et administrées par lui. Tout cela développa la vénalité, la corruption, l'abaissement des caractères ; détruisit l'esprit industriel ; provoqua nombre de grèves et de révolutions comme, par exemple, la révolution commandée par l'esclave Felicissimus dont l'armée tua 7,000 soldats romains dans un seul combat.

Lorsque Rome avait une population d'un million d'âmes, et lorsqu'on y faisait une distribution quotidienne d'aliments de toute nature, il devint nécessaire d'organiser et de maintenir un système d'administration très compliqué et très dispendieux pour cette seule fin. Le blé et le bétail destinés à la populace de Rome provenaient des provinces. Il fallait moudre ce blé ; pétrir et cuire le pain ; découper les viandes et distribuer le tout au peuple. Puis, d'où provenait l'argent requis pour ces divers services publics ? Il provenait des provinces conquises et dépouillées d'abord par les généraux romains et ensuite d'une imposition des plus inexorable et des plus oppressive, qui atteignait toutes les classes, y comprise celle des indigents.

Ainsi, l'on peut voir que la nationalisation des services d'utilité publique—dont l'antique Rome nous offre l'exemple le plus frappant—eut pour effet de détruire la liberté du travail ; la liberté industrielle et la liberté du capital. Ce système de nationalisation fleurit à Rome il y a près de 2,000 ans, et ses effets furent si désastreux qu'il finit par désagréger et faire tomber le grand empire romain.

Toutes les provinces germaines, de leur côté, eurent de bonne heure de nombreuses guildes. L'origine de ces corporations remonte à l'aurore de l'ère chrétienne, et l'on en suit l'histoire jusqu'au milieu du dix-neuvième siècle, alors qu'elles disparurent tout à fait. Des guildes ont été organisées et maintenues par les artisans et ouvriers dans les divers pays de l'Europe avant, durant et depuis le moyen-âge. Toutes ces corporations ont eu et ont encore pour principale objet l'établissement et le maintien de monopoles corporatifs et privés.

Durant les siècles qui suivirent la chute de l'empire romain, c'est-à-dire, depuis le cinquième jusqu'au douzième siècle ; vu, sans doute, les résultats désastreux qu'ils avaient produits dans l'empire des Césars, et vu aussi les grandes invasions de barbares qui eurent lieu durant ces siècles, l'histoire ne nous donne que peu d'exemples de monopoles d'état et privés. Mais par suite de l'établissement et du développement général du système féodal, d'innombrables monopoles privés, corporatifs et d'état, furent créés.

Le système féodal—avec ses nombreux patrons, tant laïques que cléricaux—puis, avec ses esclaves d'abord, et, en tout temps, avec des serfs—produisit et aida à maintenir des monopoles de tous genres. Ce système avait ses nombreuses corvées, personnelles, militaires et de divers autres genres. Il y avait alors le moulin banal par lequel tous étaient obligés de faire moudre leur grain ; ainsi que la boulangerie banale et le four banal. La farine était pétrie et le pain cuit pour chacun dans ces établissements publics. Il y avait en outre le pressoir banal par lequel tout le vin devait être fait, et ainsi de suite pour la plupart des articles destinés à la consommation, et dont plusieurs sont, aujourd'hui, appelés services d'utilité publique. Ce système eut pour effet de gêner constamment la liberté industrielle ; d'entraver le progrès matériel et l'avancement de la civilisation. Cet état de choses interdissant toute concurrence, tout effort individuel, toute initiative privée, prévalut en Europe durant tout le moyen âge.

Outre les monopoles publics, ou quasi-publics, du système féodal, des monopoles corporatifs pour la protection de certaines industries furent également fondés. En

réalité, ces corporations, ou ces monopoles corporatifs furent principalement créés dans le but de combattre le monopole exercé par le seigneur féodal, ainsi que la concurrence du dehors. Chaque groupe, chaque classe d'artisans se constitua en association pour protéger sa propre industrie, non seulement contre le patron féodal ; mais aussi contre les corporations voisines engagées dans la même industrie.

Et l'arme choisie par ces corporations—quels que fussent leurs noms—qui s'appelaient "guildes" en Angleterre, en Allemagne et dans les pays situés dans la région septentrionale de l'Europe, et "corps de métiers", "confréries", "compagnonnage" en France—pour combattre le monopole du seigneur, du roi, du duc, du comte ou du baron, ainsi que la concurrence des corporations voisines, fut le monopole corporatif lui-même. En sorte qu'il se fonda un monopole à côté d'un autre monopole, c'est-à-dire, un monopole contre le monopole existant.

Ces corporations devinrent très nombreuses et très puissantes, et cela tellement qu'elles réussirent à obtenir, en différents temps, l'approbation et la protection de l'état et des seigneurs féodaux, et à faire sanctionner leurs règlements par ceux-ci. Les rois d'Angleterre et de France, ainsi que les seigneurs féodaux furent amenés, dans les divers pays d'Europe, à traiter ainsi ces corporations, vu le grand parti qu'ils pouvaient en tirer pour gouverner leurs divers états, ou pour protéger leurs propres intérêts personnels ; et vu, aussi, que l'objet de ces corporations était considéré alors comme étant un service d'utilité publique, ou quasi-public.

Comme je l'ai dit auparavant, l'objet, le but invariable de ces associations, était la création d'un monopole. Le résultat de ce monopole se traduisit par des restrictions de plus en plus grandes et de toutes sortes imposées sur le commerce et l'industrie, ainsi que par des règles et ordonnances arbitraires et oppressives ; par des atteintes injustifiables portées à la liberté du travail, à la liberté du capital et aux droits privés ; par des contestations constantes ; par des empiètements arbitaires et oppressifs, et tout cela au grand préjudice des classes ouvrières, des artisans, de l'industrie et du commerce.

Hon. M. BELCOURT.

Outre les guildes des marchands, qui furent probablement instituées les premières en Angleterre, l'on vit se former sur le continent, et plus particulièrement en France et en Allemagne, les célèbres institutions appelées "Hanses". Il y eut la "Hanse de Paris", qui jouissait du droit exclusif de faire le commerce sur la Seine et qui exerçait un immense monopole. Il y eut encore la "Hanse de Rouen" et celle de Bruges. Plusieurs autres cités eurent également leur Hanse.

L'industrie, le commerce et la navigation étaient exploités par le roi, ou les seigneurs, ou les corporations, tandis que le simple particulier ne comptait pas. Il n'y avait aucune entreprise individuelle. L'initiative privée ; l'esprit ou l'activité de chacun ne pouvait être exercée, et l'un des résultats de cet état de choses, c'est qu'au dix-huitième siècle, l'industrie du tissage n'était pas plus perfectionnée qu'au troisième siècle.

Mais tous ces monopoles, parce qu'ils ne tenaient pas compte de la disposition naturelle et instinctive de l'homme de penser par lui-même, de chercher le bonheur selon sa propre intelligence, sa propre expérience, ou à sa manière ; du moment qu'ils manquaient de reconnaître l'inégalité des intelligences ; l'inégalité des efforts physiques et intellectuels faits en tous temps et dans toutes les conditions, n'ont pu causer dès leur début que des désappointements et aboutir ultérieurement à un fiasco complet.

L'autre cause qui a fait perdre la confiance dans ces guildes et associations industrielles et qui les a fait disparaître, est le fait qu'elles se sont de bonne heure montrées oppressives; qu'elles se sont constamment efforcées d'enrayer le progrès ; de neutraliser les nouvelles conditions créées par les découvertes faites dans la mécanique, c'est-à-dire le perfectionnement de l'outillage, le développement des connaissances techniques, les découvertes de la chimie, etc. Puis, dans l'effort fait par ces monopoles pour échapper à l'inévitable et maintenir la suprématie qu'ils avaient, pendant si longtemps, exercée, ils n'ont réussi qu'à se faire haïr et mépriser. La continuation et le développement de leurs excès furent la cause qui fit transférer plu-

sieurs industries dans de nouvelles localités exonérées de la domination et des méthodes corporatives. C'est ainsi que les grands centres industriels de Birmingham, de Manchester, de Leeds, de Sheffield et autres ont pu—étant exonérés du monopole des guildes—se fonder—ces centres industriels devant leur prospérité à la liberté du travail et à la liberté du capital qu'ils n'ont cessé de représenter comme étant leur unique condition d'existence.

La concurrence réglementée par l'état a fait disparaître les difficultés que les guildes avaient créées en Angleterre longtemps avant que la révolution française affirmât et sanctionnât, elle aussi, la liberté du travail et de l'initiative individuelle, et bien plus longtemps encore avant que le code industriel fît disparaître les derniers vestiges des "guildes" de tous genres constitués dans l'empire d'Allemagne. L'histoire démontre surabondamment que, dans tous les temps, et tous les pays, il y a eu des monopoles publics et quasi-publics, ainsi que des monopoles privés qui ont prospéré pendant quelque temps. Il serait difficile de dire lequel de ces monopoles a été le plus oppressif; mais il est assez facile de déterminer lequel a le plus enrayé le développement industriel et le commerce; lequel a le plus retardé le progrès national. Il est évident, d'après l'histoire, que ce sont les monopoles publics.

L'honorable M. SULLIVAN : La religion n'a-t-elle pas eu beaucoup à faire avec cette question ?

L'honorable M. BELCOURT—Je n'ai pas étudié cet aspect du sujet, et il ne me paraît pas, du reste, se lier à la religion par quelque rapport que ce soit. Il est possible, toutefois, qu'il en soit autrement ; mais ce n'est pas à ce point de vue que je me suis placé.

L'histoire nous enseigne que le seul moyen de supprimer ou de mitiger les mauvais effets de ces monopoles est la liberté d'action accordée au travail et au capital. Je dois, en justice, ajouter que la nation anglaise a été la première a découvrir, ou à faire résolument l'application de ce remède, et qu'un merveilleux développement industriel et commercial en a été la conséquence. L'individualisme—c'est-à-dire, la liberté absolue d'action de chaque citoyen et de chaque classe—a fait du peuple anglais une grande nation, une nation puissante et prospère. C'est cette liberté qui lui a permis de fonder et de maintenir prospères, libres et heureuses, des colonies dans toutes les parties du monde.

L'individualisme a été le plus grand facteur de la prospérité de l'Angleterre, chez elle et dans ses possessions lointaines. Le génie, le tempérament et les habitudes modernes des Anglais en font des hommes non seulement les moins disposés à accepter le collectivisme des socialistes les plus avancés, mais aussi des hommes repoussant le collectivisme des socialistes d'une classe, plus modérée, c'est-à-dire la nationalisation et la municipalisation des services d'utilité publique. Il est vrai qu'aucun économiste et homme d'état anglais éminent ne s'est encore fait l'avocat d'une nationalisation ou municipalisation des services publics, si ce n'est, peut-être, dans les colonies australiennes où, d'après l'opinion de plusieurs, on est allé déjà bien trop loin dans la voie du socialisme moderne.

Pour les fins du présent débat, la discussion doit être limitée à l'examen de ce qui est généralement censé être compris dans ce que l'on appelle en Canada services d'utilité publique. Cette expression—quel que soit le nombre des services qu'elle comprend—s'applique certainement, au moins, à l'approvisionnement d'eau, à l'éclairage électrique, à la force motrice électrique, à l'élairage au gaz, au transport par tramways électriques, ou par d'autres moyens : puis, aux lignes télégraphiques et téléphoniques. Tel est le minimum qui est maintenant demandé par ceux qui préconisent la nationalisation ou municipalisation des services d'utilité publique.

Pour ce qui regarde l'approvisionnement d'eau, c'est un sujet qu'il est inutile de discuter présentement, vu qu'il est généralement reconnu que l'eau destinée à l'usage domestique est autant une propriété publique que la pluie qui tombe, puisque chacun se sert de l'eau. Quant aux autres services que je viens d'énumérer et dont aucun d'eux n'est d'un usage aussi général que l'est l'eau, ils peuvent être, suivant moi, renfermés dans cette proposition générale,

savoir que tout gouvernement, national, provincial ou municipal, ne devrait entreprendre aucune affaire pouvant être administrée tout aussi bien et tout aussi économiquement par un particulier ou par une compagnie privée. Le contraire de cette proposition ne laisse rien à l'initiative individuelle, et prive la majorité des citoyens de tout espoir, ou de toute ambition autre que celle d'obtenir une position officielle quelconque. Le contraire de cette proposition crée une société composée en grande partie d'employés publics. Aucun gouvernement, national, provincial ou municipal, ne devrait entreprendre aucune affaire pouvant être administrée aussi bien et aussi économiquement si elle était donnée à l'entreprise privée, et cela pour entre autres raisons les suivantes que je vais exposer séparément et brièvement :

1. Parce que la fonction naturelle et légitime de tout gouvernement est de gouverner; de rendre justice égale à tous les citoyens; de protéger l'état, les citoyens, leurs vies, leur propriété; de veiller à la santé et l'éducation de tous, et il est également contraire aux principes de toute saine administration que l'état ou la municipalité s'engagent dans des entreprises commerciales et industrielles en y plaçant les fonds provenant des impôts.

2. Parce que, au point de vue de la politique générale, la nationalisation et la municipalisation créent une armée de fonctionnaires publics; engendrent la corruption; démoralisent l'électeur et interdisent tout effort individuel.

3. Parce que, au point de vue économique, une politique de cette nature est radicalement malsaine, comme les résultats de cette politique l'ont généralement démontré.

4. Parce que, supposé que l'exploitation par l'état ou la municipalité des services d'utilité publique ait été un succès dans certaines circonstances exceptionnelles et des conditions extraordinairement favorables, de ce fait il ne s'ensuit pas que la même politique, si ce n'est dans des cas exceptionnels, serait pratique et avantageuse en Canada.

5. Parce que les monopoles d'état sont, pour la nation et son bien-être, et pour un gouvernement responsable, un danger beaucoup plus sérieux que ne le sont les monopoles corporatifs ou privés.

6. Parce que le remède au mal dont on se plaint ne se trouve pas dans le monopole public ou municipal, mais dans le contrôle et la réglementation confiés à l'état et à l'autorité locale.

Telle a été, en tout temps, l'opinion exprimée par les économistes et les sociologistes. Le temps et l'occasion ne me permettent pas de faire une dissertation sur l'économie politique ; ni ne puis-je prétendre avoir la compétence requise pour le faire. Mais il est peut-être à propos de rappeler aux socialistes, aux utopistes et aux opportunistes la conclusion à laquelle est arrivée Adam Smith sur ce sujet important, et qui est ainsi conçue :

> La fonction d'un gouvernement est de protéger la société contre toute agression étrangère; de défendre par une sage administration de la justice, chacun de ses membres contre toute injuste entreprise et, finalement de pourvoir la communauté de certains établissements indispensables qui ne paraissent pas être, dans l'opinion du gouvernement, susceptibles d'être fondés et entretenus par des particuliers.

A l'appui de cette opinion, j'ai ici sous la main des extraits de John Stuart Mill; de Pierre LeRoy-Beaulieu ; d'Herbert Spencer; de M. Balfour et d'autres économistes modernes et contemporains ; mais je ne veux pas fatiguer la Chambre en les lui lisant. Tous mes honorables collègues sont, je n'en ai aucun doute, familiers avec ces hautes autorités, et je passerai maintenant à mon second point.

Le monde a progressé, et continuera de progresser, et la civilisation se développera en proportion de l'encouragement donné aux efforts faits par les particuliers. Le progrès dans la politique, dans les sciences, dans les arts, dans les inventions, dans la fabrication, dans le développement matériel et intellectuel, a toujours été accompli par l'initiative individuelle et non par des lois du parlement ; ni par des règlements municipaux ; ni par des résolutions adoptées par des comités de citoyens, ou par des conseils de ville. Ce n'est pas l'état, ni la municipalité qui ont découvert l'usage que l'on pouvait faire de l'application de la vapeur et de l'électricité; ou qui ont perfectionné les moyens de transport; ou qui ont fait, particulièrement dans les temps modernes.

les découvertes utiles pouvant être appliquées aux arts, à la mécanique, à l'industrie et à la médecine.

Nous ne devons certainement pas attribuer à une simple coïncidence le fait que les grandes inventions qui ont révolutionné l'industrie, le commerce et plusieurs des sciences; qui ont créé des méthodes de toutes sortes et entièrement nouvelles, sont survenues dans un temps et dans les pays où l'effort individuel, où l'énergie de chacun a reçu le plus grand encouragement et la plus juste rémunération. D'un autre côté, dans tous les pays où l'on a manqué de reconnaître l'inégalité des intelligences; l'inégalité de l'initiative individuelle; où l'on a essayé d'établir l'égalité absolue entre tous les hommes et de détruire l'individualité, peu de progrès il y a eu dans les industries, le commerce, les sciences, au point de vue de l'amélioration de la condition matérielle de chacun, sans parler du développement intellectuel.

On trouve en Russie où des millions et des millions ont été dépensés à nationaliser et municipaliser les entreprises, et où la fonction légitime du gouvernement a été subordonnée à celle d'une immense corporation industrielle en laquelle le gouvernement s'est transformé, un exemple remarquable de la stagnation qui résulte d'une transformation de cette nature. En Russie l'état exploite lui-même les chemins de fer, les mines et les aciéries—ce que beaucoup de personnes voudraient que le gouvernement national du Canada fit lui-même. En Russie, les gouvernements locaux vendent les chevaux, le bétail, les instruments agricoles, les machines à coudre, les livres d'école, les médecines, les lanternes magiques, etc., etc.

Dans certaines municipalités, comme dans l'antique Rome, l'autorité locale fait concurrence aux bouchers détailleurs.

La condition financière, industrielle et agricole de la Russie est bien connue aujourd'hui. Chacun connait la gêne financière dans laquelle se trouve la Russie—gêne en grande partie attribuable à sa bureaucratie. Il n'y a pas encore longtemps, le grand quotidien parisien " Le Temps " déclarait que le grand empire du nord était sur le point de faire banqueroute et qu'il est, de fait, aujourd'hui insolvable. La condition sociale, politique et économique de son immense population est trop bien connue pour que j'aie besoin de m'y arrêter longuement.

Pour ce qui regarde l'Australie dont la colonisation fut commencée à l'époque de la révolution française, et développée sous l'impulsion de l'énergie individeulle, appuyée sur les principes démocratiques, cette colonie a fait de grands progrès et elle est devenue une importante possession anglaise. Mais l'on s'aperçoit qu'en adoptant et en essayant d'appliquer les idées et les méthodes socialistes, elle a sérieusement ralenti sa marche progressive et compromis même son avenir. L'Australie offre, aujourd'hui, le spectacle extraordinaire et sans précédent d'un pays qui essaie d'établir et de maintenir côte à côte, ou plutôt d'unir par une combinaison harmonieuse et efficace la démocratie et la bureaucratie. Il est aisé de prédire quel sera le résultat de cette union hybride. L'Australie a nationalisé ses chemins de fer, ses tramways, ses lignes télégraphiques, ses aqueducs, ses égouts, ses jetées, etc., etc. La nationalisation de toutes ses industries est également demandée avec instance, et on espère l'obtenir.

Et qu'est-ce qui a été accompli par cette politique ? Il y a trente-cinq ans, la dette publique de l'Australie était de $150,000,000. En 1905, elle approchait d'un milliard et demi, c'est-à-dire, pour être plus exact, $1,450,732,385.

Comparons ce chiffre avec la situation financière de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Canada dans le tableau suivant :

—	Population.	Dette.	Per capita.
	$	$	$
Royaume-Uni....	43,317,687	3,983,682,455	91.68
E ats-Unis.....	76,304,000	989,866,772	11 91
Canada.....	6,000,000	267,000,000	45.00
Australie (y comprise la Nouvelle-Zélande)..	4,846,202	450,732,385	309.66

L'honorable M. FERGUSON : Mais ces chiffres ne peuvent-ils pas être présentés sous un autre aspect ? L'Australie n'a-t-elle pas nationalisé ses chemins de fer, et

leur exploitation par le gouvernement ne fait-elle pas réaliser par ce dernier un bénéfice suffisant pour payer d'abord l'intérêt sur ce qu'il a déboursé sur ces chemins, et lui laisser ensuite un surplus très satisfaisant ?

L'hon. M. BELCOURT : J'aborderai ce point dans un instant. Ainsi, l'Australie dont la population est d'un onzième de la population du Royaume-Uni, a une dette par tête trois fois plus considérable que celle de ce dernier. L'Australie dont la population est d'un vingtième de la population des Etats-Unis, a une dette par tête vingt-quatre fois plus grande que celle de ceux-ci.

Le Canada dont la population est de plus d'un cinquième plus grande que la population de l'Australie, a une dette par tête sept fois moins élevée que la dette de celle-ci. Mais on me dira que l'Australie a nationalisé ses grands services publics et qu'elle réalise de grands profits en les exploitant, elle-même. Eh bien ! voyons cet aspect du sujet. Le " Stateman's year book " le manuel de l'homme d'état, de l'année 1906, fait voir que la dette totale de l'Australie porte en moyenne un intérêt de 3:57 pour cent. La recette nette de tous les services publics exploités par le gouvernement de l'Australie représente 3:34 pour cent de leur coût de construction, et 2:49 pour cent de la dette publique actuelle de cette colonie. En sorte qu'il appert que l'exploitation des services d'utilité publique de l'Australie rapporte un bénéfice qui n'est pas suffisant pour payer l'intérêt non seulement sur la dette publique, mais aussi sur les emprunts qu'il a fallu faire pour l'achat de ces services, et le gouvernement est obligé de prélever des impôts additionnels pour faire face au déficit.

L'Australie et la Nouvelle-Zélande prélèvent de lourdes impositions directes, et par son tarif protecteur elle perçoit environ $50,000,000 en droits de douane seulement. Mais on me dira que les gouvernements des colonies australiennes sont fréquemment en état d'accuser des surplus annuels, et l'on peut me rappeler qu'en 1906, par exemple, le gouvernement des Nouvelle-Galles du Sud accusa un surplus de près de cinq millions. Le "Sydney Bulletin", du 30 août 1906, nous parle de la méthode très simple adoptée pour former ce surplus d'environ quatre millions et demi de dollars, et voici comment le même journal résume l'histoire financière de l'Australie occidentale :

L'état a traversé une période prospère qui dure depuis seize ans; mais certains signes nous indiquent que ce temps prospère ne durera pas toujours. En 1891, l'Australie occidentale ne devait que £30 par tête de sa population qui était très petite. Sa dette actuelle s'élève à £67 par tête d'une population qui s'est beaucoup accrue. Pendant certaines années, le montant des emprunts a égalé le montant provenant des impôts de toutes sortes. Il y a eu une couple d'années d'abondance, durant lesquelles le montant des emprunts, s'il eût été divisé également entre les particuliers, aurait suffi pour procurer une modeste, mais honnête subsistance à toute la population sans qu'elle eut besoin de se livrer à aucun travail. Dans un très petit nombre d'années, l'Australie occidentale a presque entièrement épuisé le pouvoir d'emprunter qu'elle possédait, et elle ne peut, aujourd'hui, que très rarement, recourir à l'expédient des emprunts. Les chemins de fer, en 1896, au plus fort de la fièvre impérialiste, étaient représentés comme rapportant un bénéfice de 11½ p. 100, mais ce résultat était en grande partie obtenu en portant les frais de répartition sur le compte des emprunts. Le bénéfice des chemins de fer s'est trouvé réduit à 4½ p. 100 en 1899, et il n'est maintenant que de 3½ p. 100, environ. L'Australie occidentale a si bien appris comment jouir de la vie, qu'en 1898, elle dépensa près de £20 par habitant, bien que son revenu ne fût que de £17 par tête. D'autres états pouvaient vivre avec un revenu public de £6 ou £8 par tête, et accuseraient même un surplus. Le mouvement impérialiste a monté tellement les esprits que l'Australie occidentale a dépensé un revenu de £17 par tête et que ses déficits accumulés atteignent, aujourd'hui, un chiffre de plus de £500,000. Naturellement, le revenu incroyable prélevé, n'a pu avoir une durée indéfinie. L'or et les emprunts se dépensent; les jours de bombance, les jours où l'on ne se donnait plus la peine de vérifier les comptes publics, les jours où chacun se servait lui-même ne sont plus.

On peut me dire que nous ne vivons pas en Russie, ni en Australie. Mais je réponds que les avocats de la nationalisation, ou de l'exploitation des services d'utilité publique par l'Etat, demandent instamment que nôtre gouvernement national adopte, sur cette question, la plus grande partie de la politique russe, ou, au moins, celle de l'Australie. Je réponds encore que, tout en temporisant, ou en opposant de la résistance, on a fait, en Angleterre, de nombreux essais du programme des partisans de la nationalisation établie en Russie et en

Australie, et ces partisans nourrissent l'espoir que ce programme sera entièrement appliqué en Angleterre dans un avenir rapproché, sinon immédiatement. Le fait est que les autorités municipales anglaises demandent constamment l'autorisation de fabriquer des locomotives, des dynamos, du gaz, des appareils électriques, des matériaux à pavage, de construire des hôtels, des entrepôts frigorifiques, des bains, des salles de concert, de se charger de la distribution du lait, de la glace, etc. Les appareils téléphoniques ont été posés par les municipalités et le service téléphonique a été exploité par elles ; mais la plupart de ces appareils sont maintenant condamnés à l'inactivité. Les municipalités, en Angleterre, ont aussi entrepris de passer des contrats d'assurance contre les incendies, et il est fortement question de généraliser le plus possible ce genre d'assurance. On demande aussi la fondation de banques municipales, d'imprimeries municipales, de boulangeries municipales, de magasins municipaux, d'ateliers municipaux, de laiteries municipales, de poêles à charbon municipaux, de houillères municipales, de fabriques de hardes municipales, etc.

Ce commerce municipal, comme on l'appelle dans les Iles-Britanniques, a-t-il justifié l'argument dont je me sers présentement. C'est-à-dire, tend-il à détruire tout effort indviduel et à enrayer tout progrès véritable ?

Permettez-moi de répondre en citant l'opinion d'un ingénieur électricien éminent sur cette branche dans laquelle l'activité industrielle a réalisé tant de choses durant les vingt dernières années. Je veux parler de l'électricité, et j'ai choisi cette branche parce qu'elle est celle dans laquelle l'effort individuel a été des plus productif et des plus efficace. M. Fleming, ingénieur électricien éminent, s'est exprimé comme suit :

" Nineteenth Century ", février 1901.

En passant en revue les pays qui ont ainsi aidé à faire du courant électrique l'humble serviteur du genre humain, il est impossible de n'être pas frappé par le fait que les noms anglais n'ont pas la prépondérance sur les autres. Dans le domaine des recherches purement scientifiquess sur la question des perfectionnements de la théorie électrique, la Grande-Bretagne s'est incontestablement tenue sur un pied d'égalité avec les autres pays. Quant aux améliorations de détail et aux adaptations ou applications, l'Angleterre n'est pas non plus, restée en arrière, mais, si nous exceptons les inventions de Lord Kelvin se rattachant à la télégraphie sous-marine, celles de N. Swan sur l'éclairage électrique, ainsi que le perfectionnement apporté à la téléphonie par feu le professeur D. G. Hughes avec son invention du microphone, il est difficile d'indiquer, pendant les trente dernières années, toute nouvelle adaptation électrique de première importance et virtuellement utile, qui ne nous soit venue d'abord de pays étrangers. On ne saurait dire que le pays qui a produit un Watt, un Stephenson et un Arkwright soit dépourvu de tout génie inventif en matière d'arts mécaniques; mais il est impossible de prétendre que la période écoulée depuis 1870, ait été marquée par l'évolution de nouvelles adaptations de l'électricité dues à des inventeurs anglais.

L'écrivain conclut comme suit :

C'est un fait qu'il ne faut pas traiter légèrement. Le développement du génie inventif national est aussi important, au moins, dans la lutte des nations pour l'existence, que l'est la conservation du corps social. Nous sommes portés à croire que l'invention est le résultat de l'action spontanée de certains génies favorisés de la nature, dont nous devons attendre patiemment l'apparition, mais qui ne sont pas créés artificiellement. Il est incontestable, cependant, que l'éducation, la législation, les conditions générales de la société ont une très grande influence sur le développement intellectuel et le talent inventif d'une nation, et déterminent si cette nation sera la source de nouvelles idées, ou si la nation doit rester à l'état de simple acheteur d'inventions étrangères.

Pendant que les Etats-Unis et le Canada, grâce à l'initiative individuelle, perfectionnaient l'éclairage électrique, l'usage du téléphone et des tramways électriques, les municipalités anglaises et allemandes se sont contentées d'acheter des outillages et appareils perfectionnés de provenance américaine.

Cette politique de municipalisation, en Angleterre, a-t-elle eu pour effet de corrompre et de démoraliser le corps électoral? Je pourrais le démontrer aisément et péremptoirement en citant le lord prévôt et les magistrats de Glasgow où la municipalisation a été le plus généralement appliquée, et aussi en citant d'autres fonctionnaires éminents de cités écossaises et anglaises qui ont fait connaître leur opinion sur le même sujet.

On a dit que dans la cité de Glasgow les employés publics forment un sixième de tous les votants inscrits sur la liste électorale. Je suis opposé à la nationalisation, ou à la municipalisation des services d'utilité publique, parce que, au point de vue

économique, c'est une politique essentiellement malsaine, comme l'expérience le démontre surabondamment. L'expression "services d'utilité publique" employée pour désigner les services que j'ai mentionnés jusqu'à présent, et dans laquelle je n'ai compris à dessein que l'éclairage et la force motrice électriques, l'éclairage au gaz, les tramways, les chemins de fer, les lignes télégraphiques et téléphoniques, n'est pas, en réalité, une désignation parfaite de ces services.

Ce ne sont pas réellement des services publics dans le sens que chacun en fait usage, puisqu'il n'est pas vrai que tout le public fasse usage même d'un seul de ces services. Il est vrai, au contraire, que nombre de personnes ne se servent pas de lumière électrique, ou de gaz d'éclairage, ou de tramways électriques, ou de chemins de fer, ou de lignes télégraphiques ou téléphoniques, même parmi ceux qui résident dans les grandes cités. De même qu'il est vrai qu'un petit nombre seulement de personnes —comparativement—font usage de tous ces services d'utilité.

Afin d'établir et entretenir ces services d'utilité publique, il est nécessaire que l'état ou la municipalité prélève les fonds requis au moyen d'emprunts considérables faits sur le crédit national ou municipal. Le remboursement de ces emprunts doit être fait à même le revenu de ces entreprises, et si ce revenu est insuffisant, comme la chose est presque invariablement arrivée jusqu'à présent, il faut suppléer au déficit par le recours à des impositions nouvelles. Chacun sait que les impôts doivent peser proportionnellement sur tous les citoyens. Qu'est-ce qui peut justifier un impôt imposé sur toute la nation pour établir un service dont une partie seulement de la population ferait usage ? En saine économie politique comment peut-on justifier le fait d'aider une partie de la population à se procurer, avec des deniers tirés du trésor public, quelque chose qu'elle seule désire obtenir pour son propre avantage ?

Mais supposé que ces services soient réellement d'une utilité publique, il est interdit à l'état ou à la municipalité, d'après les principes de la plus saine économie politique, de les établir et de les exploiter à moins qu'il ne puisse être démontré que ce sont des entreprises profitables.

A six heures, le président quitte son siège.

Reprise de la Séance.

L'honorable M. BELCOURT continue son discours comme suit : Un court aperçu des résultats obtenus de l'exploitation par l'état ou les municipalités des services d'utilité publique dans le Royaume-Uni en général et, particulièrement, dans quelques-uns des principaux centres tels que Londres, Glasgow et autres lieux, démontrera, je crois, que l'exploitation de ces services n'a pas été un placement profitable.

Dans la "Forthnightly Review" du mois d'août 1906, il est déclaré, sur l'autorité d'un expert, que les profits réalisés par l'exploitation des services d'utilité publique dans le Royaume-Uni—c'est-à-dire des services comprenant les aqueducs, usines à gaz d'éclairage, les services d'éclairage et de force électriques, les tramways, les marchés, les bassins et havres, les cimetières, les bains, les buanderies, les logements, les ponts, les canaux, les passages d'eau, les entrepôts frigorifiques, les crémeries, les tournois de course, les successions, les bains marins, les salles de concert, les théâtres, les jeux de crosse, etc., pendant les quatre années, de 1902 à 1906, se décomposent comme suit :

En 1902, les placements dans ces entreprises se montaient à $605,000,000.

Moyenne par année:	
Revenu	$65,200,000
Frais d'exploitation	$41,145,000
Service des intérêts sur le capital emprunté	21,200,000
Réserve couvrant la dépréciation	965,000
Dépenses	63,310,000
Profit net	$ 1,890,000

Soit un rendement de moins d'un dixième de 3 pour cent.

Cependant, moins de $1,000,000, comme je viens de le montrer, est mis de côté comme fonds de réserve pour couvrir la dépréciation anuelle. La dépréciation du matériel et des machines requis pour le service d'eau, les usines à gaz et à électricité et les tramways doit être estimée à

pas moins de 5 pour cent et le résultat, d'après cette base, est comme suit :

Moyenne annuelle—	
Recette	$65,200,000
Frais d'exploitation.. ..	$41,145,000
Service d'intérêt..	21,200,000
Montant de la dépréciation à 5 pour 100 sur $605,000,000 de placements..	30,250,000
	92,595,000
Perte	$27,395,000

Pour faire face à cette perte il n'y a eu en caisse que $2,855,000, ce qui laisse une perte nette de $24,540,000.

Puis, on n'a pas tenu compte des perfectionnements éventuels, de la substitution de nouveaux appareils, de nouveaux mécanismes, qui peut s'imposer en tout temps, particulièrement dans la distribution de l'électricité ou de gaz, dans l'exploitation des tramways électriques, des téléphones, etc., et rendre complètement inutiles le matériel et les machines qui ont absorbé une grande partie du capital placé dans ces entreprises.

Quand, dans une entreprise privée, les inventions nouvelles démodent l'ancien matériel d'une compagnie, celle-ci liquide ses affaires, et reprend ses opérations en remplaçant son ancien outillage par un nouveau plus perfectionné, et voici ce que dit M. Balfour sur ce point : " Supposé, dit-il, qu'une énorme somme de deniers des contribuables ait été placée par une municipalité sur un mode amélioré de transport. tel que l'est un réseau de tramways électriques élevé, il peut se faire que la municipalité ait agi sagement dans cette circonstance, parce que ce mode de transport pouvait être alors considéré comme étant le plus perfectionné des moyens de transport électriques en usage ; mais supposé, maintenant, qu'un nouveau mode de transport bien meilleur et bien plus économique soit inventé, dans quelle fâcheuse position se trouverait la municipalité ainsi engagée ! Devrait-elle avouer qu'elle a gaspillé les millions qu'elle a prélevés sur les contribuables, ou devrait-elle pourvoir à l'établissement d'un nouveau mode de transport électrique ? Ou devrait-elle se résigner pour toujours, à conserver un genre de transport démodé et usé ?

Puis, pour ce qui regarde la ville de Londres et l'exploitation municipale de ses tramways électriques, les résultats peuvent être exposés en quelques mots.

Bien que cette métropole ait une population presque aussi considérable que celle de Canada, et que cette population soit des plus dense, l'administration des tramways de Londres a fait connaître que, durant l'année finissant en mars 1905, tout son réseau de tramways, qui a coûté près de $15,000,000, n'a réalisé que le maigre profit de £7,084, déduction faite de 1½ pour cent pour couvrir la dépréciation—bien que cette dépréciation atteigne, au moins, cinq pour cent. L'année précédente, la même administration avait accusé un déficit. Il faut noter qu'en vertu d'un arrangement conclu entre le consseil de comté de Londres, et les conseils des vingt-huit bourgs constituant les diverses divisions de cette métropole, celle-ci se trouve chargée d'un tiers du coût des tramways et un autre tiers de ce coût est porté au débit du bureau chargé des améliorations des rues. De sorte que les chiffres représentant le coût total des tramways, que je viens de donner, n'expriment qu'un tiers du coût réel de ceux-ci, ce qui fait ressortir le lamentable insuccès de l'exploitation des tramways de Londres.

Heureusement, les élections municipales tenues en novembre 1906, ont infligé une sérieuse rebuffade aux partisans de cet état de choses. En effet, le parti de la municipalisation a subi, dans cette circonstance, une écrasante défaite, et j'ajouterai, entre parenthèse, que le "Times" de Londres, lui-même, y a considérablement contribué par une campagne systématique et brillante.

On doit admettre, cependant, que les tramways de Glasgow, sont bien administrés, et que, contrairement à presque toutes les entreprises municipales, l'exploitation de ces tramways réalise un profit raisonnable. Quant à son service de gaz d'éclairage, il couvre justement ses frais, et son service d'éclairage électrique y arrive à peine; mais son service téléphonique est un immense fiasco et une grossière bévue.

Il est bien clair, toutefois, que le succès obtenu par l'administration des tramways n'est pas dû à la municipalisation. Il est entièrement dû à la position géographique de Glasgow, à sa population très considérable et très dense. Puis, cette ville est le grand centre commercial et industriel de l'Ecosse.

Glasgow, y compris ses faubourgs, a une

population excédant 1,100,000 habitants, et elle est environnée par un grand nombre de villes populeuses, industrielles et agricoles. Plus d'une moitié de la population de l'Ecosse peut se rendre à Glasgow dans l'espace d'une heure. Le succès des tramways municipaux de Glasgow, qui est dû aux circonstances exceptionnelles que je viens de mentionner, est le seul rayon d'espérance et d'encouragement, qui brille dans l'univers entier pour les partisans de la municipalisation ; mais bien que ce soit un succès isolé au milieu des autres entreprises municipales de la grande cité écossaise que je viens de nommer, on se sert et on abuse de cet exemple dans d'autres localités placées dans des conditions bien différentes de celles de Glasgow, et l'on s'en fait à tort un argument en faveur de la municipalisation.

Les dernières élections municipales de Glasgow ont prouvé péremptoirement qu'une majorité des électeurs est d'avis que la municipalisation a été poussée assez sinon trop loin déjà.

De ce que dans Glasgow, ou peut-être ailleurs, en Europe, la nationalisation et la municipalisation ont pu, dans certains cas très rares, ou dans des circonstances exceptionnelles, ou des conditions extraordinairement favorables, produire de bons résultats, il ne s'ensuit pas que cette politique serait praticable et profitable en Canada, si ce n'est dans des cas très rares.

Si dans des pays anciens et bien peuplés comme le sont les Iles-Britanniques, dont la population est dense et possède toutes les améliorations résultant d'une civilisation avancée ; si dans ces pays qui se distinguent par leur développement commercial, industriel et scientifique—sans parler de leur esprit progressif bien connu ; sans mentionner leur grande habileté commerciale, leur conception éminemment pratique de la vie moderne, leurs hautes aptitudes en matière d'organisation et d'administration des affaires publiques, si, sous l'empire de ces conditions favorables, la municipalisation, dans ces pays, n'a pas été généralement profitable, et si, même, dans plusieurs cas, cette municipalisation a fonctionné misérablement, n'est-il pas évident qu'une politique de cette nature produirait en Canada des effets non moins malheureux ?

Supposé que nous ayons en Canada les mêmes aptitudes que nos concitoyens de la mère patrie, n'est-il pas vrai, d'un autre côté, que les conditions dans lesquelles nous nous trouvons sont entièrement différentes de celles de la mère patrie ? Permettez-moi de mentionner seulement quelques-unes de ces conditions :

La ville de Londres seule couvre un territoire dont la superficie est d'environ 75,000 acres. Sa population est de plus de $6,000,000 d'habitants, tandis que tout le Canada comprend une superficie de 3,600,000 milles carrés et sa population est à peu près égale à celle de Londres, et le quart seulement de sa superficie est peuplé.

Le territoire proportionnellement habité est comme suit dans les pays ci-dessous :

En Canada, 1.5 habitant par mille carré ;

En Australie, 1 habitant par mille carré.

Aux Etats-Unis, 21 habitants par mille carré ;

En Angleterre, 558 habitants par mille carré.

La superficie du Canada est de 3,600 sur 1,400 milles. Si le Canada était aussi densement peuplé que le sont les Iles-Britanniques, sa population atteindrait, aujourd'hui, un milliard d'âmes. Les trois quarts de la superficie du Canada sont encore inhabités. Ils attendent le défricheur ; ils attendent qu'on les pourvoit de tous les éléments qui en feront un pays prospère et dont la population jouira de tous les raffinements de la civilisation moderne. Mais quelle tâche ce résultat implique-t-il ! Nous avons à compléter notre réseau de voies ferrées ; nous avons à perfectionner nos voies de communication par eau ; à ouvrir de nouveaux chemins, ou de nouvelles voies publiques, ou améliorer celles que nous avons déjà ; il nous faut donner de l'assistance à l'agriculture, à la laiterie et à toutes les autres industries ; il nous faut développer l'exploitation des mines, des forêts et des pêcheries ; il nous faut encourager l'industrie manufacturière sous toutes ses formes et trouver des débouchés pour l'écoulement de nos produits. Il faut encourager l'établissement et le développement d'institutions financières, d'éducation, scientifiques et philantropiques. Nous devons assimiler et acclimater le grand nombre d'étrangers qui nous arrivent tous les ans, dont le nombre ne fera que s'accroître et par qui nos terres incultes vont être colo-

nisées. Il faut aviser aux moyens de fondre les immigrants qui nous arrivent tous les ans avec notre population indigène, afin que les diverses races, les diverses nationalités vivent harmonieusement sur notre sol ; fraternisent ensemble et ne forment qu'un peuple pénétré d'un même patriotisme, d'un même sentiment national, aux aspirations larges et viriles.

Dans ce vaste programme ; dans cette tâche immense n'y a-t-il pas place—et même plus qu'il n'en faut—pour toute l'énergie, toute l'activité, toute la bonne volonté, tout le dévouement, toute l'ambition et tout le patriotisme du gouvernement national, des gouvernements provinciaux et municipaux et des particuliers—chacun dans sa sphère légitime et naturelle ? La tâche du gouvernement est, dans tout autre pays plus lourde et plus difficile qu'elle ne l'est au Canada, aujourd'hui, et il en sera ainsi pendant longtemps encore.

Quelle justification, quelle excuse, quelle raison y aurait-il pour ajouter à ce fardeau ? Pourquoi empêcher les particuliers de s'engager dans des entreprises dont ils peuvent se charger profitablement à eux-mêmes et au public en général, et confier l'administration de ces entreprises à des fonctionnares publics dont tout le temps, toute l'énergie, toute l'attention doivent être consacrés à l'accomplissement d'autres devoirs envers le public? Pour quelle raison détournerions-nous l'attention et l'énergie de fonctionnaires publics des fonctions qu'eux seuls peuvent exercer efficacement, pour leur confier des emplois pouvant être remplis tout aussi bien par des particuliers que par eux-mêmes ? Je n'en vois aucune, à moins que l'on ne veuille agrandir outre mesure le champ d'activité du gouvernement, et augmenter par suite le pouvoir de ce dernier et son influence. Je n'en vois aucune à moins que l'on ne désire fonder une bureaucratie toute puissante ; à moins que l'on ne veuille développer à un degré qu'il est très dangereux d'atteindre la nuisance déjà insupportable du patronage politique. Je n'en vois aucune, à moins que l'on ne veuille faire revivre l'état de choses qui existait dans le moyen âge, c'est-à-dire, à moins que l'on n'enraye tout effort individuel ; que l'on ne refroidisse l'esprit d'entreprise ; que l'énergie et l'ambition individuelles ne soient plus rémunérées comme elles le méritent. En un mot, à moins que l'on ne veuille retourner au régime du servage.

Ce langage peut paraître tomber dans l'exagération. Je vais tâcher de démontrer qu'il n'est aucunement exagéré en m'arrêtant sur l'un des sujets compris dans le programme minimum de ceux, en Canada, qui préconisent la nationalisation. Je veux parler des chemins de fer.

Il y a actuellement, en Canada, 22,000 milles de chemins de fer. Le capital placé dans ces entreprises est d'environ $1,200,000,000. Le revenu net de ce placement est d'environ 3½ pour cent, et ces entreprises fournissent directement et indirectement de l'emploi à au moins 300,000 personnes. Outre l'industrie de voituriers et d'expéditeurs, les compagnies de chemins de fer administrent encore des biens fonciers ; disposent des terrains qu'elles ont obtenus comme subventions ; exécutent sur ces terains des travaux d'irrigation ; érigent des hôtels en différents endroits ; emploient des navires à vapeur sur les lacs et l'océan ; possèdent des lignes télégraphiques et téléphoniques.

Elles fabriquent aussi pour elles-mêmes des wagons, des locomotives, des rails, des dormants, du bois de service, des peintures, des huiles et autres matériaux.

Or, que signifierait dans ces conditions, la nationalisation des chemins de fer canadiens ? Elle signifierait, entre autres choses, que le gouvernement fédéral deviendrait, lui-même, le voiturier du public tant sur terre que sur les lacs, rivières et les océans ; exploiterait des hôtels ; fabriquerait, lui-même, les divers articles, tels que les vêtements, les chaussures, etc. Il aurait aussi à construire les logements de ses légions d'artisans et de journaliers— toutes choses pouvant être aussi bien et aussi efficacement—si non mieux—fabriquées ou construites par des entrepreneurs privés. Cette nationalisation signifierait encore que l'attention du gouvernement serait détournée de sa propre sphère d'activité pour empiéter sur celle des particuliers.

L'acquisition de chemins de fer par le gouvernement, qu'entraînerait leur nationalisation—sans parler des lignes télégraphiques et téléphoniques et de navires à vapeur appartenant aux compagnies de chemins de fer et exploitées par celles-ci—aug-

menterait la dette publique de cinq ou six fois, au moins, le montant qu'elle atteint, aujourd'hui. De sorte que cette dette qui est actuellement de $45 par tête de la population serait portée à, au moins, $300 par tête.

La nationalisation des chemins de fer, télégraphes et téléphones seulement ajouterait probablement 400,000 employés de diverses classes à la liste actuelle des employés publics en Canada—ce qui constituerait une immense bureaucratie dont les membres formeraient près d'un dixième de toute la population du pays, et constitueraient presqu'une moitié du corps électoral. Ce serait une bureaucratie possédant des ramifications dans toues les parties du pays, et ses membres pourraient être aisément constitués en une solide coalition ayant pour objet de diriger réellement toutes les fonctions administratives.

La nationalisation et la municipalisation des services d'utilité publique, en Canada, enrayeraient sérieusement les énergies et ambitions privées auxqeulles le pays doit un si grand nombre de ses établissements et entreprises indispensables et prospères, et qui ont été et qui doivent continuer d'être, pendant longtemps encore, un élément essentiel au développement et au progrès du pays dans toutes les branches de l'activité humaine. Si la politique de l'individualisme, contrairement aux efforts du collectivisme, a permis à l'empire britannique de devenir ce qu'il est, aujourd'hui, si l'on doit lui attribuer le merveilleux progrès, la prospérité et la puissance des Etats-Unis, combien est-il davantage nécessaire au Canada, où il reste tant à faire, et qu'aucun gouvernement dans le passé, n'aurait pu entreprendre, et qui doit être laissé maintenant et à l'avenir à l'entreprise privée.

La nationalisation ou la municipalisation des services d'utilité générale tendraient à faire de nous une nation dont les individus devraient leur formation à l'état ou à la municipalité, au lieu d'une nation dont chacun des membres est ou peut devenir un homme devant sa formation à lui-même, ou à sa propre énergie. La nationalisation et la municipalisation tendraient à développer la disposition d'un trop grand nombre à négliger leurs devoirs et leurs obligations de citoyen, et augmenteraient considérablement les tentations et les occasions de s'engager dans des entreprises d'un caractère louche et corrompu.

Il y a deux ans, M. Dalrymple, gérant expert des chemins de fer de Glasgow, fut invité par la ligue dite : " Municipal Ownership of New York " et par le maire de Chicago d'alors à donner son assistance à la cause de la municipalisation à Chicago. Cette invitation lui fournit l'occasion d'exprimer deux opinions, dont l'une peu de temps après son débarquement sur le sol américain et l'autre au moment de son départ de l'Amérique.

M. Dalrymple est un homme qui, plus que tout autre, a contribué à faire de l'exploitation des tramways de Glasgow le succès incontestablement obtenu. C'est un ardent partisan de la municipalisation en Ecosse. En arrivant à New York, il fut rencontré par les représentants de journaux, et j'ai ici, le compte rendu de l'opinion qu'il a exprimée dans cette circonstance—opinion publiée et reproduite par la " North American Rieview " de 1906, et qui se lit comme suit.:

> Je ne vois aucune raison pourquoi Chicago, ou toute autre ville de ce continent, ne serait pas en état d'acquérir ses tramways urbains et de les exploiter, elle-même, avec un succès égal à celui obtenu à Glasgow. J'admets que la solution de cette question dans une ville comme Chicago, est beaucoup plus compliquée que celle que nous avons eu à résoudre à Glasgow; mais, au fond, c'est la même chose.
>
> Les habitants de Glasgow ne voudraient pas pour aucune considération rétablir l'ancien régime de tramways exploités par une compagnie privée. Je ne dis pas qu'une compagnie ne soit aussi apte à exploiter un service de tramways urbain que puisse l'être la municipalité. Je sais qu'une compagnie peut s'acquitter de cette tâche; mais elle viserait, en le faisant, un but quelque peu différent de celui de la municipalité. La compagnie, en effet, a toujours en vue les intérêts des actionnaires. Et je dois admettre que vous pourriez rencontrer, aujourd'hui, des hommes d'affaires dans Glasgow, des hommes réellement influents, qui vous diraient que l'exploitation du service des tramways urbain de cette ville n'est pas rémunératrice.

Puis M. Dalrymple est allé à Chicago, et a consacré aussi quelque temps à visiter d'autres villes importantes de l'Union américaine. Il a fait, durant ce voyage, une étude approfondie de la municipalisation, du moins pour ce qui concerne Chicago, et peu de temps avant son départ pour retour-

ner à Glasgow, après avoir remli la mission dont il avait été chargé, et examiné à fond toute la question de la municipalisation, il a délibérément formulé les conclusions suivantes qu'il a livrées à la presse :

Municipaliser le service de tramways urbains; les usines à gaz d'éclairage; les lignes téléphoniques, etc., créerait dans toute grande ville un engin politique contre lequel il serait tout simplement impossible de lutter. Les contrôles exercés sur les agents de la sûreté; sur les hommes attachés au service des incendies, ainsi que sur d'autres fonctionnaires sont autant d'engins politiques d'une force déjà assez grande.

Si, outre ces engins, la municipalité pouvait mettre sous son contrôle les milliers d'hommes employés dans les grands services d'utilité publique exploités par des corporations privées, les engins politiques dont la municipalité serait armée, auraient une puissance invincible. Je suis venu dans ce pays en ma qualité de partisan de la nationalisation ou de la municipalisation des services d'utilité publique. Mais ce que j'ai vu, ici, et j'ai étudié la situation avec soin—me fait comprendre que l'exploitation des services publics par des particuliers ou des compagnies privées, dans des conditions convenables, vaut bien mieux pour les villes américaines que la municipalisation ou la nationalisation.

Voilà l'opinion réfléchie d'un exeprt qui a plus que tout autre contribué au succès de l'exploitation du service des tramways de Glasgow, succès que l'on a fait subséquemment miroiter dans toutes les autres patries du monde pour promouvoir et propager la municipalisation.

L'honorable M. McSWEENEY : Toutes les autres entreprises municipales de Glasgow n'ont-elles pas été également des succès ?

L'honorable M. BELCOURT : L'exploitation du service des tramways de Glasgow a été incontestablement un succès ; mais le service téléphonique de cette même ville a été un véritable fiasco.

L'honorable M. McSWEENEY : Et que dites-vous de son service d'éclairage électrique ?

L'honorable M. BELCOURT : Son succès n'a été que partiel. Glasgow possède une population de plus d'un million. Cette cité est environnée par un grand nombre de petites municipalités dans lesquelles réside une moitié de la population totale de l'Ecosse, et de ces petites municipalités à la ville de Glasgow il n'y a à peu près qu'une heure de marche.

L'honorable M. McSWEENEY : On a construit à Glasgow des maisons trop dispendieuses pour être occupées par la classe pauvre.

L'honorable M. BELCOURT : C'est vrai, mais je vous cite l'opinion d'un expert qui connait parfaitement les conditions dans lesquelles se trouvent Glasgow, et comme je l'ai dit, cet homme a contribué plus que tout autre aux divers succès obtenus par cette ville au moyen de la municipalisation.

L'honorable M. COMEAU—Cet expert a-t-il fait connaître la différence qui existe entre les conditions dans lesquelles se trouvent respectivement Glasgow et Chicago ?

L'honorable M. BELCOURT : Je ne sais pas s'il a dit autre chose que le contenu de la citation que je viens de lire. Le point de vue auquel je me place relativemtnt à l'exploitation, en Canada, des services d'utilité publique, ne m'oblige pas d'inférer que, quelles que soient les circonstances et les conditions, cette exploitation par la municipalité ne saurait être profitable. J'admets très volontiers, au contraire, que, dans certaines localités, particulièrement favorisées par la nature ou certaines circonstances locales ,les services publics peuvent être exploités par les autorités proviciales ,ou municipales plus profitablement peut-être que par des corporations privées. Il est fort possible, par exemple, que la force hydraulique pouvant être obtenue de cette immense énergie emmagasinée dans la chute Niagara, pourrait être plus profitablement administrée et distribuée dans le voisinage par le gouvernement provincial que par des particuliers, ou des corporations privées. Mais nous ne devons pas oublier que nous n'avons qu'un seul Niagara, ou que ce seul exemple à donner à l'appui de la nationalisation des services publics en Canada, et si nous voulons tirer un argument de cet exemple isolé, n'oublions pas ce vieux dicton populaire : " Qu'il faut plus d'une hirondelle pour nous annoncer le retour de l'été." Je n'ignore pas, non plus, ni suis-je tenté de le nier, que l'individualisme, comme toute autre chose humaine, a ses imperfections que je ne veux ni amoindrir, ni en contester les dangers inhérents. Il facilite la création de

coalition ou de monopoles, bien que l'on ne puisse dire avec vérité que nous ayons beaucoup souffert, en Canada, jusqu'à présent, de ces monopoles privés.

Mais je crois pouvoir affirmer que les monopoles d'Etat exposent la nation et les particuliers à de bien plus graves dangers. Ces monopoles sont plus susceptibles de porter atteinte au bien-être général et particulier, ainsi qu'au gouvernement responsable, que ne le sont les monopoles de corporations privées. Les monopoles d'Etat, une fois établis, sont de nature à devenir les plus tyranniques de tous les monopoles, et sont les plus difficiles à détruire, comme le démontre leur histoire, tandis que les monopoles corporatifs peuvent être contrôlés et réglementés.

C'est dans ce contrôle et cette réglementation que se trouve la solution de tout le problème. Je n'hésite aucunement à dire que la seule politique comptatible avec les intérêts, le génie, le tempérament et les aspirations du peuple canadien, se réduit à ceci :

L'exploitation privée des services publics soumise au contrôle exercé par le gouvernement et à la réglementation faite par ce dernier ; ou en d'autres termes : le capital libre et le travail libre—les deux soumis au contrôle et aux règlements du gouvernement. La liberté du capital produit nécessairement la concentration des capitaux, et rien ne saurait prévenir cette concentration—que ces capitaux soient gros ou petits. Chacun doit comprendre que, dans plusieurs cas, une coalition ou concentration de capitaux, peut être profitable et même nécessaire dans certaines circonstances. Le cas de la "Sovereign Bank" offre un exemple récent et frappant de ce genre de concentration.

La liberté du travail amène nécessairement la coalition ou concentration du travail. Comme pour ce qui concerne le capital, il n'y a aucun moyen de prévenir cette concentration, et il me paraît très évident qu'il n'existe aucune bonne raison qui s'oppose à cette concentration du travail.

Un homme d'Etat éminent—un français et un économiste—M. Ollivier,—a si clairement formulé cette conclusion, que je crois devoir la citer ici. Elle est ainsi conçue :

Est-il concevable que les moyens de se concerter les uns avec les autres sur la question des salaires, c'est-à-dire, sur la question qu'ils connaissent le mieux, soient refusés à ceux qui, par la force de leur nombre et le poids de leurs suffrages, exercent une influence considérable sur la direction des affaires publiques, et qui, par leur sagesse ou leur folie, leur modération ou leur violence, contribuent à rendre notre destinée heureuse ou malheureuse.

La liberté du capital n'est pas contraire à la liberté du travail ou vice versa. Les intérêts de l'un et de l'autre peuvent être conciliés. Le capital et le travail doivent coopérer l'un avec l'autre. Les deux requièrent une surveillance, une réglementation, un contrôle, et la fonction légitime et naturelle du gouvernement, tant national que local, est de rectifier les abus de l'un ou de l'autre. C'est justement ce qui se fait actuellement. C'est-à-dire, l'autorité publique, tant fédérale que provinciale—protège raisonnablement et convenablement le capital et le travail.

Telle a été la politique suivie par les gouvernements qui se sont succédés jusqu'à présent et plus particulièrement par les plus récents gouvernements de la confédération canadienne.

Le temps ne me permet pas de m'arrêter sur les diverses manières dont cette politique a été mise en vigueur. Qu'il me soit permis, pour les fins de mon raisonnement, de mentionner seulement quelques-unes des manières dont le parlement, au cours des dernières années, a protégé le capital et le travail, et comment le travail a été, en même temps, réglementé par le parlement. Le travail excessif est devenu une chose du passé. Nous avons même, sous ce rapport, devancé la mère patrie où le travail excessif existe encore. A cette fin, nous avons créé le ministère du Travail ; nous avons adopté et mis en vigueur une loi à l'effet de régler les différents qui surgissent entre les ouvriers et les compagnies de chemins de fer, ainsi qu'une autre loi soumettant à une enquête tout différent ouvrier. L'objet de ces lois est de contrôler et régler les différents qui surgissent entre le capital et le travail. Nous avons aussi créé une commission des chemins de fer, qui est probablement le tribunal le plus important que nous ayons aujourd'hui, en Canada—c'est-à-dire, un tribunal qui est, je crois, abstraction faite de celui du parlement, revêtu du pouvoir le

plus étendu qui soit conféré aux plus hautes cours de justice existantes dans quelque partie du monde que ce soit.

L'honorable M. SULLIVAN : Une commission du même genre a été instituée aux Etats-Unis avant celle que nous avons ici.

L'honorable M. BELCOURT : Une commission du commerce entre états de la république voisine a été instituée ; mais ses pouvoirs ne sont rien comparativement aux pouvoirs conférés à notre commission des chemins de fer.

La différence entre ces deux commissions est dûe en grande partie à la distribution des pouvoirs, qui existe chez nos voisins, où chaque état est souverain et où les pouvoirs du gouvernement fédéral ne sont que des pouvoirs délégués par les différents états. Or, un tribunal tel que notre commission des chemins de fer est, constitutionnellement parlant, une impossibilité aux Etats-Unis, et l'on n'a qu'à suivre les débats qui ont lieu chez nos voisins pour constater combien ils désirent, et avec quelle satisfaction ils accueilleraient la création chez eux, d'un tribunal de la nature de notre commission des chemins de fer.

L'honorable M. SULLIVAN : La commission instituée aux Etats-Unis a juridiction sur les mêmes sujets que la commission des chemins de fer du Canada.

L'honorable M. BELCOURT : Cette commission du commerce entre Etats a essayé d'exercer la même juridiction que notre commission des chemins de fer ; mais elle n'a pu le faire, parce qu'elle s'est trouvée en conflit avec un grand nombre de lois édictées par les Etats, ainsi qu'avec les commissions spéciales du même genre nommées par ceux-ci. Quant à la commission des chemins de fer du Canada, comme chacun le sait, elle a sous sa juridiction les chemins de fer, les compagnies d'express et les lignes télégraphiques, et durant la présente session, le service téléphonique sera placé également sous sa juridiction.

Je ne désire pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre. Le sujet que je viens de traiter, est un sujet sur lequel je me suis formé, il y a plusieurs années, une opinion bien arrêtée, opinion, toutefois, que j'ai eu guère l'occasion d'exprimer publiquement, et j'ai cru, dans la présente circonstance, qu'en ma qualité de jeune membre du Sénat, désirant ardemment contribuer dans l'humble mesure de mes forces, à ses débats, il me saurait permis d'offrir à cette Chambre, et que celle-ci accueillerait avec bienveillance et satisfaction, le résultat de mes études et de mes recherches sur la présente question.

En terminant, je crois devoir répéter que la seule politique compatible avec le tempérament, le génie, les aptitudes et les aspirations du peuple canadien, c'est-à-dire, la seule politique appropriée aux conditions géographiques, industrielles, commerciales et sociales, dans lesquelles se trouve placé notre peuple, est l'application de la liberté du travail ; de la liberté du capital ; de la liberté en matière d'initiative et d'activité individuelles, tempérée par un contrôle judicieux et par une sage et vigilante réglementation. Ce contrôle et cette réglementation sont déjà établis, ou, s'ils sont considérés comme insuffisants, il est possible de suppléer amplement à ce qui leur manque pour les rendre efficaces.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : Je faisais justement mon entrée dans la Chambre lorsque l'honorable sénateur d'Ottawa a fait allusion à l'Australie. J'ai eu des relations d'affaires très soutenues avec cette contrée et aussi avec la Nouvelle-Zélande. Cette dernière doit m'intéresser particulièrement, puisque trois de mes frères sont morts et enterrés dans l'île septentrionale d'Auckland. Toutefois, pour ce qui concerne l'Australie, depuis que M. Tait a été chargé de l'administration de ses chemins de fer,—qui sont tous aceullement, comme la Chambre le sait, la propriété du gouvernement—il a renvoyé un grand nombre d'employés inutiles; inauguré un nouveau système d'administration qui a fait du réseau de chemins de fer de l'Australie, une source de revenus pour cette confédération. Dans la Nouvelle-Zélande, l'exploitation des chemins de fer du gouvernement a été rémunératrice, ayant rapporté 3½ pour 100 du coût de ces chemins. Les produits de cette colonie, que l'on veut exporter à Londres, ou à Liverpool, ont une centaine de milles à franchir pour atteindre le port d'expédition, et il est question de réduire davantage le prix du transport. Vous pouvez expédier un message par la ligne télé-

graphique du gouvernement, dans la Nouvelle-Zélande—sur ce parcours de mille milles—pour la modique somme de dix deniers ou vingt sous, et tous les services exploités par le gouvernement fonctionnent très harmonieusement. Je ne sache pas qu'il y ait dans le monde entier un pays qui soit aussi bien gouverné que l'est aujourd'huie, l'Australie. Une lettre que j'ai reçue d'un ami explique la manière dont fonctionne la loi coercitive concernant les grèves. Cette lettre dit :

La législation du gouvernement actuel a été favorable aux classes ouvrières. Une loi, adoptée en 1894, a pour objet de prévenir les grèves industrielles. En vertu des dispositions de cette loi, tous les différends entre les employeurs et employés sont soumis à une commission composée de deux membres nommés par l'union des ouvriers et deux autres nommés par l'union des employeurs, et le président est nommée par le Gouvernement. Si le partage des voix n'est pas satisfaisant, un juge de la cour suprême assisté de deux assesseurs—dont l'un nommé par les ouvriers et l'autre par les employeurs—instruit la cause, et la décision de ce tribunal est finale et lie les deux parties intéressées. Comme conséquence de cet arrangement, nous n'avons aucune grève, et les classes ouvrières se trouvent dans une excellente condition.

Ainsi, les employeurs et les employés sont régis, dans la Nouvelle-Zélande, par une loi coercitive—"Compulsory Act",—et malgré tout le bien que l'on dise de la loi adoptée en Canada pour la prévention des grèves ,ou le règlement des différends entre patrons et ouvriers, nous nous trouverions encore bien mieux placés sous l'application d'une loi telle que celle en vigueur dans la Nouvelle-Zélande. L'exploitation du chemin de fer intercolonial est tellement plus rémunératrice depuis qu'il a été prolongé jusqu'à Montréal, que s'il s'étendait jusqu'à Toronto, ou jusqu'au centre d'Ontario, pour transporter dans l'est sa part du trafic de l'ouest, son exploitation—même par le gouvernement—ne serait pas peut-être plus rémunératrice qu'elle ne l'est aujourd'hui.

L'honorable M. PERLEY : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. McSWEENEY : Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur le présent sujet; mais les discours que j'ai entendus contre la nationalisation ou la municipalisation des services publics me suggèrent quelques observations. Dans la ville de Moncton, les services de l'éclairage au gaz, de l'aquedus et de l'éclairage électrique sont la propriété de la ville et exploités par elle, et ces diverses exploitations sont considérées comme très rémunératrices. Pendant les deux derniers mois, l'exploitation de l'aqueduc a réalisé un profit d'environ $5,000. Le service de l'éclairage électrique a réalisé un profit de $2,000, tandis que le service de l'éclairage au gaz accuse un léger déficit. Un résultat analogue a été obtenu par la ville de Kingston. Cette ville est propriétaire de son aqueduc, de son service d'éclairage au gaz et de celui de l'éclairage électrique. Elle a pu réduire de moitié les prix de ces différents services, et cependant elle accuse encore un surplus. Le même résultat a été obtenu à Brockville, du moins, d'après l'honorable sénateur de cette ville. L'approvisionnement d'eau est fourni, dans ces villes pour la moitié du prix payé auparavant. Le prix de l'éclairage électrique et au gaz a été aussi considérablement réduit, et ces villes réalisent de bons profits. Sherbrooke a également municipalisé le service d'éclairage électrique. Elle a payé pour ce service $220,000. Thorold a aussi réalisé un profit en exploitant son service d'éclairage électrique. On a aussi parlé de la nationalisation des chemins de fer, qui existe sur le continent européen. La France est, je crois, propriétaire de la moitié de son réseau de voies ferrées, et la totalité de ce réseau lui appartiendra dans quarante ans, si les intentions actuelles de son gouvernement se réalisent. L'Allemagne est maintenant, elle aussi, propriétaire de la moitié de son réseau de chemins de fer, et l'exploitation de cette moitié est rémunératrice. La même chose peut se dire de la Suisse, et je crois que, si vous jetez les yeux non seulement sur les résultats obtenus en Canada, mais aussi dans la mère patrie, vous constaterez que l'exploitation des services publics par le gouvernement ou par les municipalités, est un très bon placement. Prenez, par exemple, la ville de Glasgow. Il n'y a pas le moindre doute que cette ville, d'après le mémoire, qui a été lu par l'honorable sénateur d'Ottawa, ne soit l'une des villes les mieux administrées du monde. On peut en dire autant de Birmingham et de plusieurs autres villes d'Angleterre. La présente question a deux aspects opposés;

mais je ne crois pas que nous marcherions vers la ruine inévitable que nous a représentée l'honorable sénateur d'Ottawa si le gouvernement et les municipalités se chargeaient de l'exploitation de leurs services publics. Je crois, au contraire, que ce genre d'exploitation profiterait au public. Je crois que l'eau, l'éclairage et d'autres services de première nécessaire seraient administrés de manière à donner une plus grande satisfaction au public, et moyennant un prix beaucoup plus réduit que celui payé sous le régime de l'exploitation privée. D'après mes renseignements, je crois pouvoir affirmer que la nationalisation et la municipalisation des services publics a été avantageuse à toutes les localités du Canada où elles ont été établies.

L'honorable M. SULLIVAN : Je n'ai que quelques mots à dire sur le présent sujet, et je propose l'ajournement du débat; mais je ne puis reprendre mon siège sans dire combien nous avons tous de l'obligation aux honorables sénateurs qui ont traité la présente question avec un si grand soin et d'une manière si approfondie qu'il ne reste plus rien à dire sur le même sujet. En dépit du fait que le secrétaire d'Etat n'approuve pas la discussion de questions abstraites, nous avons réellement de l'obligation à l'honorable sénateur de Wellington de soulever d'aussi importantes questions que les trois ou quatre qu'il nous a soumises jusqu'à présent. Ces sujets fournissent aux jeunes membres du Sénat—qui sont encore dans leur noviciat—une occasion de donner libre cours à leur éloquence. Je suis sûr que le discours prononcé par l'honorable sénateur d'Ottawa a été très admiré de tous, et qu'il sera considéré comme étant une contribution d'une grande valeur, aux diverses études faites par le Sénat. Il y a, naturellement, trois parties en cause dans la discussion de la nationalisation ou municipalisation ; ce sont les municipalités, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral. Chacune de ces parties intéressées a des fonctions et une sphère d'action qui lui est propre. J'ignore si le gouvernement fédéral a le droit d'être le propriétaire d'un service d'utilité publique quelconque. Je suis d'avis qu'il en a assez déjà d'avoir à s'occuper de lui-même et de protéger les intérêts généraux du pays C'est bien assez, en effet, pour absorber toute son attention. Je n'ai aucun doute que le corps public le plus apte à exploiter les services d'utilité publique est le conseil municipal d'une cité, ou d'une ville. Lorsque les cités et villes sont administrées avec un certain degré d'honnêteté et avec une certaine intelligence ; lorsque leurs administrateurs sont soucieux du bien-être de leurs concitoyens, et particulièrement, lorsqu'ils sont éligibles tous les ans, les services publics qui leur sont confiés, sont exploités d'une manière aussi satisfaisante qu'ils ont pu l'être à Glasgow, ou dans toute autre partie du monde. Les faits exposés par l'honorable sénateur de Moncton sur ce point sont avérés. A Kingston, le service de la distribution de l'eau a causé d'abord, beaucoup d'ennuis, et c'est ce qui a engagé cette cité à faire l'acquisition de ce service. La charte que la compagnie de l'aqueduc avait obtenue, il y a quelques années, était sur le point d'expirer, et ce fut vers ce temps que les partisans de la municipalisation insistèrent pour transférer le service de l'aqueduc au conseil municipal. L'eau est une substance nécessaire à chacun. Quelquesfois, nous aimons à diluer quelque chose avec cette substance pour l'adoucir; mais si vous connaissiez la quantité d'eau qui entre dans la composition de votre corps, vous en seriez étonnés, et si une corporation distribue régulièrement à ses administrés une bonne eau, cette œuvre est suffisante pour mériter à ses membres le bonheur durant cette vie, et dans le ciel lorsqu'ils mourront. Lorsque la corporation de Kingston eut fait l'acquisition de l'aqueduc de cette ville, elle étendit le tuyaux d'approvisionnement, assez loin dans le lac Ontario pour que le point de la prise d'eau se trouvât au-delà des courants traversés par l'eau des égouts, et cette ville obtient maintenant un approvisionnement d'eau la plus pure du monde. Il n'y a pas en effet, dans le monde entier, une eau dont la qualité se rapproche autant de l'eau distillée que ne le fait l'eau du lac Ontario. Cette eau est incolore, sans goût, et exempte de toute contamination. Je n'ai jamais vu aucune eau de source ou de ruisseau, ou de toute autre provenance, pouvant surpasser ou même égaler la pureté de l'eau du lac Ontario. Ce que toute corporation muni-

cipale doit entreprendre, est de procurer à ses administrés des chemins et des rues propres; des trottoirs convenablement pavés, un système d'égoûts efficace et toute autre commodité dont le public a besoin. Ces divers services ont une importance qui vient immédiatement après celle de l'eau pure. Si la corporation se charge aussi du service d'éclairage, elle doit le faire de manière à satisfaire ses administrés. La municipalisation de la distribution de l'eau à Kingston a eu pour effet non seulement d'obtenir une eau d'une meilleure qualité que celle distribuée auparavant, mais aussi de réduire de moitié le prix de l'eau. Et bien mieux encore : cette municipalisation a permis d'étendre le service de l'aqueduc jusqu'à la plus pauvre classe de la société. Cette amélioration s'explique par le fait que la corporation consacre tout bénéfice net réalisé par le service d'eau à l'extension de l'aqueduc, et elle a été ainsi en état de procurer un approvisionnement d'eau à un grand nombre de pauvres qui, autrement, ne pourraient pas jouir du luxe—puis-je dire—d'un approvisionnement d'eau pure.

L'éclairage est une autre chose absolument nécessaire. Les services que je viens d'énumérer ne sont pas simplement des choses utiles. Ce sont des choses nécessaires, et lorsque les autorités locales peuvent les procurer moyennant un prix raisonnable, elles doivent le faire. La même chose que pour l'eau est arrivée à Kingston pour l'éclairage au gaz et à l'électricité. Ces deux derniers services sont exploités à Kingston par la corporation municipale, et chacun peut choisir le genre d'éclairage qui lui convient. L'éclairage au gaz est plus économique, à Kingston, que dans toute autre partie du pays, située dans les mêmes conditions. Je dois dire que cette municipalisation à Kington a été jusqu'à présent un grand succès. Je ne voudrais pas exiger d'aucune autre municipalité, ou de tout gouvernement, de faire mieux que l'exemple fourni par Kingston Si cet exemple était simplement suivi, ceux qui en profiteraient devraient le considérer comme tout à fait suffisant, et ils n'auraient pas besoin de chercher quelque chose de mieux. Ce sujet n'est pas peut-être tout à fait du domaine du Sénat et même du gouvernement fédéral. Je ne suis donc pas surpris de ce que le secrétaire d'Etat manque quelque peu de patience lorsque des questions comme la présente sont soulevées. J'en manquerais moi-même, si j'occupais sa position. Je tiens à dire à l'honorable sénateur d'Ottawa que le secrétaire d'Etat a toujours traité les personnes qu'il respecte même le plus comme l'honorable sénateur s'est plaint de l'avoir été, et comme il m'a, moi-même, parfois traité.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoute !

L'honorable M. SULLIVAN : Je n'ai pas l'intention de prolonger davantage le débat. Je suis convaincu que nous avons tous admiré les discours si savamment élaborés sur la présente question. J'espère que les honorables membres du Sénat sont maintenant prêts à aller jouir d'un doux sommeil après avoir entendu tous les discours qui viennent d'être prononcés, et qu'ils retiennent dans leur mémoire tous les arguments que contiennent ces discours.

L'honorable M. LOUGHEED : Je présume que mon honorable ami de Kingston, a proposé l'ajournement du débat pour se conformer au désir de l'honorable sénateur de Wellington.

L'honorable M. SULLIVAN : Oui.

L'honorable M. LOUGHEED : Il me semble désirable de clore, ce soir, le présent débat. Je suis convaincu que la Chambre est d'avis que les sujets de la nature de celui qui nous occupe présentement—et qui sont plutôt abstraits que pratiques—tout intéressants qu'ils soient—ne devraient pas rester longtemps inscrits sur le feuileton des avis.

L'honorable M. McMULLEN : Le sujet a, je crois, intéressé la Chambre, et la discussion qu'il a provoquée sera comme une leçon propre à éclairer l'opinion publique en Canada.

L'honorable M. WILSON : Je crois que le débat devrait être clos, ce soir. Nous sommes maintenant suffisamment renseignés sur la présente question, et je suis tout à fait d'acord avec l'honorable leader de la gauche. L'avis de la motion qui est maintenant devant la Chambre est inscrit sur le bulletin depuis longtemps, et

il a été renvoyé déjà un grand nombre de fois. Il ne serait pas juste de retarder l'expédition des affaires du gouvernement en maintenant plus longtemps la présente motion sur le bulletin des travaux de la Chambre. Je pardonne très volontiers à l'honorable leader de la Chambre s'il éprouve de l'ennui, ou s'il me désapprouve parce que j'empiète quelque peu présentement sur le temps de la Chambre.

L'honorable M. PERLEY : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. WILSON : Mon honorable ami, l'honorable sénateur de Wolseley, nous crie : " Ecoutez ! écoutez ! " Nous savons tous qu'il peut, lui-même, nous faire d'aussi longs discours que la plupart parmi nous; mais je ne puis dire s'ils seraient propres à nous inspirer de la sagesse, ou à nous enflammer d'enthousiasme.

L'honorable M. ELLIS : Sans vouloir me montrer aucunement discourtois à l'égard de l'honorable sénateur de Wellington, j'espère qu'il clôra, ce soir, le présent débat, et j'ose proposer l'amendement suivant à la motion d'ajournement :

En l'absence de toute proposition d'un caractère pratique relativement aux services d'utilité publique, un plus long débat sur ce sujet, durant la présente session, est inutile.

En réalité, la présente question ne nous intérese aucunement pour le moment ; mais les admirables discours qu'elle vient d'inspirer pourront avantageusement servir de base à toute discussion lorsque cette question sera pratiquement prise en considérations. Le Sénat, selon moi, ne saurait vouloir se prononcer maintenant sur le présent sujet, parce qu'il pourrait, l'année prochaine, ou peut-être dans vingt ans, si la même question était pratiquement soulevée, ne pas avoir sur le présent sujet, l'opinion qu'il a, aujourd'hui.

L'honorable M. LANDRY : J'aimerais savoir s'il nous est permis de proposer un amendement à une motion demandant l'ajournement du débat.

L'honorable M. LOUGHEED : Je soulève une question d'ordre. L'honorable sénateur de Kingston ne peut pas proposer l'ajournement du débat après avoir prononcé un discours sur la question.

L'honorable M. McMULLEN : Si je suis dans l'ordre, je clôrai maintenant le débat par quelques remarques. J'ai écouté avec un grand plaisir les discours prononcés sur le présent sujet que j'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre. Je dois avouer que j'ai écouté avec un vif intérêt l'habile et éloquent discours prononcé par l'honorable sénateur qui préside actuellement la séance, l'honorable M. Power ; ainsi que le discours prononcé par l'honorable sénateur d'Ottawa. Ces deux discours traitent savamment la présente question. J'ai écouté aussi avec attention les remarques tombées des lèvres de l'honorable sénateur de Moncton. Il nous a dit que Glasgow est une des cités les mieux administrées, qui existent dans le monde. Il en est sans doute ainsi, et la raison de ce fait, c'est que, dans Glasgow, les classes les plus riches et les plus intelligentes se sont toujours vivement intéressées au bien-être de la cité, et les échevins, nommés par le conseil de ville, et non par le vote populaire, sont toujours choisis parmi les citoyens occupant le premier rang sous le rapport financier et autrement. Une autre raison pour laquelle, comme je l'ai dit dans mon premier discours, la ville de Glasgow a pu avec un si grand succès, exploiter elle-même, ses services publics, c'est que son conseil de ville n'est pas en relation directe avec les électeurs, comme la chose existe dans notre propre système municipal—du moins, dans le système municipal d'Ontario. Dans cette dernière province on élit tous les ans, les conseillers municipaux, depuis le maire jusqu'au plus humble membre du conseil. Il n'en est pas ainsi dans Glasgow. Les conseillers de Glasgow sont élus tous les trois ans. Un tiers de ces conseillers se retire chaque année, et le bureau des échevins de Glasgow est élu pour six ans, et la moitié de ce bureau se retire tous les trois ans. De sorte que le mandat de tout conseiller municipal électif de Glasgow a une plus longue durée que celui du conseiller municipal d'Ontario, et les conseilleurs municipaux, de Glasgow, ont plus d'occasions que n'en ont nos propres conseillers de s'occuper des intérêts généraux de la municipalité, puisque nos conseillers municipaux d'Ontario ne sont élus que pour un an. Je suis d'avis que pour adminis-

trer efficacement les affaires municipales, il faut avoir un conseil municipal composé d'hommes ayant un mandat leur permettant d'exercer leurs fonctions de conseiller municipal pendant plusieurs années. Dans ces conditions ces hommes ont le temps d'apprendre les meilleures méthodes, ou la meilleure manière d'administrer les divers services municipaux, et si le conseil municipal est renouvelé tous les ans, selon le mode actuellement en vigueur ici, vous êtres exposés à élire de nouveaux hommes qui ne s'accquitteront pas aussi fidèlement de leurs devoirs que les membres du conseil de l'année précédente. Un nouveau conseiller municipal a généralement besoin d'un an pour se familiariser avec les divers services municipaux. C'est pourquoi Glasgow jouit, sous le rapport de la durée du mandat municipal, d'un avantage que n'ont pas les municipalités du Canada. Puis, comme je l'ai dit déjà, Glasgow possède aussi l'avantage de pouvoir obtenir l'assistance d'échevins choisis parmi les hommes les plus éminents par le conseil municipal lui-même, et ces échevins sont généralement les meilleurs hommes de la cité de Glasgow.

Un autre avantage possédé par Glasgow est celui-ci : La population de la ville est très dense. Comme on l'a dit ce soir, cette population est d'environ un million d'habitants. Sur ce nombre, 750,000 environ, résident dans les limites de la cité ; mais le district qui lui est contigu est couvert d'autres corporations indépendantes de la cité. De sorte que la cité de Glasgow ne se développe pas par une extension de ses limites; mais elle est obligée pour abriter sa population croissante de construire des maisons plus élevées. C'est ce qui explique pourquoi les numéros portés par les wagons de tramway sont beaucoup plus nombreux que dans les diverses cités du Canada, ou même aux Etats-Unis. Toutes ces choses tendent à faire de Glasgow une cité modèle relativement à la municipalisation du service des tramways urbains. Pour ce qui regarde certains services d'utilité publique, j'admets franchement qu'ils devraient être exploités ou administrés par le conseil municipal, particulièrement le service de l'approvisionnement d'eau et celui des égoûts. L'eau pure est un article d'une nécessité absolue pour la conservation de la santé. et cet article de consommation doit être placé sous le contrôle municipal—le coût de ce service dût-il être excessif. La même remarque s'applique aux égoûts. Nous ne saurions donc, laisser l'un ou l'autre de ces deux services à l'entreprise privée.

L'honorable M. CLORAN : Si la municipalité peut procurer de l'eau pure et un bon système d'égouts, pourquoi ne serait-elle pas en état de procurer également un service d'éclairage économique et un service des tramways urbains ?

L'honorable M. McMULLEN : La question posée par mon honorable ami n'a aucun rapport avec le point que je discute présentement. Je préconise la municipalisation du service de l'approvisionnement d'eau et de celui des égouts, parce que la conservation de la santé de chaque particulier dépend de ces services ; mais la même chose ne peut se dire du service des tramways urbains. La santé du public ne dépend pas du service d'éclairage, ou du service des tramways urbains. Mais je ne désire aucunement prolonger davantage le présent débat. J'ai été très satisfait de la manière dont le présent sujet a été discuté. Cette discussion servira de leçon, ou de source de renseignements, qui, je l'espère, sera utile au public. J'ai regretté la remarque faite, cette après-midi, par l'honorable secrétaire d'Etat. En proposant la présente motion je désirais obtenir des renseignements pour le public sur les avantages et les désavantages de la municipalisation des services publics. Des journaux, de Toronto, ont prétendu en traitant la présente question, que l'exploitation des services d'utilité publique par des corporations privées permettait à celles-ci de voler le public. D'autres journaux se sont prononcés en faveur de la municipalisation de ces services. Le public s'occupe donc, aujourd'hui, de cette question. Le présent débat, j'en suis sûr, a fourni au public un très grand nombre de renseignements précieux sur la nationalisation et la municipalisation des services publics, et c'est maintenant aux gouvernements et aux municipalités qu'il appartient maintenant, après avoir vérifié les faits et la statistique qui viennent d'être exposés au Sénat, de décider si, vu l'expérience faite en Angle-

terre, aux Etats-Unis, en Allemagne et en France, et les résultats obtenus dans ces pays, il serait sage d'adopter en Canada leurs méthodes administratives relativement à ces services publics. Ils peuvent maintenant se prononcer intelligemment sur le mérite de ces méthodes en examinant les chiffres et les faits mis sous leurs yeux, grâce à la motion que j'ai présentée et que le Sénat a discutée. Nos gouvernements et nos conseils municipaux sont maintenant mieux renseignés sur la présente question qu'ils ne l'étaient, et peuvent intelligemment prendre le parti qu'ils jugeront à propos d'adopter. Avec ces quelques remarques, je laisse la présente question à la disposition de la Chambre.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur voudra-t-il retirer sa motion ?

L'honorable M. McMULLEN : Non et je crois que la Chambre devrait exprimer son opinion sur le sujet.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur a atteint son but—qui est d'une grande importance, puisqu'il a provoqué une expression d'opinions sur le sujet de sa motion, et fait mettre devant le pays une masse de renseignements précieux. Je ne crois pas qu'il doive insister sur le maintien de sa motion, particulièrement ce soir.

L'honorable M. BELCOURT : Je crois devoir me joindre à l'honorable sénateur de De Salaberry pour demander à l'honorable sénateur de Wellington de retirer sa motion. Je ne vois aucun besoin de demander un vote sur la motion.

L'honorable M. McMULLEN : Si c'est le désir de la Chambre je retire ma motion.

La motion est retirée.

EXTENSION SEPTENTRIONALE DES LIMITES DE MANITOBA, ONTARIO ET QUEBEC.

MOTION RETIREE.

L'ordre du jour est la

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Landry: "Que dans l'opinion du Sénat, les limites du Manitoba, Ontario et Québec devraient être étendues au nord de façon à ce que chacune de ces provinces ait pour limites au moins le soixantième degré de latitude."

L'honorable M. LANDRY : Je demande la permission de retirer cette motion.

LOI DE L'IRRIGATION (BILL).

(En comité.)

La Chambre se forme de nouveau en comité général pour la reprise de l'examen du bill (99) intitulé : "Loi modifiant la loi de l'irrigation".

L'honorable M. SCOTT : Les changements décrétés par le présent bill sont justifiés par l'expérience acquise depuis une douzaine d'années. La première loi sur ce sujet fut adoptée en 1894, et elle n'a été modifiée qu'une seule fois depuis. D'autres changements ont été considérés comme nécessaires. Les principaux, tels qu'énoncés dans le présent bill, sont de conférer aux municipalités le pouvoir de traiter avec les compagnies d'irrigation dont les ouvrages traversent des voies publiques, et le bill pourvoit à ce qu'un appel, dans le cas où la compagnie d'irrigation et la municipalité ne peuvent s'entendre, soit porté devant la commission des chemins de fer. C'est réellement la disposition la plus importante du bill.

L'honorable M. McKAY, au nom du comité, rapporte le bill sans amendement.

LOI DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la deuxième lecture du bill (27) intitulé : "Loi modifiant la loi des chemins de fer de l'Etat". L'objet du présent bill est de modifier la loi concernant les accidents sur le chemin de fer Intercolonial de manière qu'elle soit plus en harmonie avec la loi générale des chemins de fer. Le premier article prescrit que quand un animal errant se fait tuer sur un chemin de fer autrement que par la négligence de son propriétaire, la couronne sera responsable des dommages-intérêts résultant de cette perte. Puis, relativement aux incendies allumés par les locomotives, le gouvernement sera responsable du préjudice, à moins qu'il ne soit démontré que les autorités du chemin de fer avaient pourvu leurs locomotives d'appareils les plus modernes et les plus propres à empêcher les étincelles de s'échapper des cheminées de locomotives. La responsabilité de la couronne peut s'élever

jusqu'à $5,000, et dans le cas d'un jugement rendu contre celle-ci, la somme adjugée est distribuée entre les parties lésées. C'est une concession faite par le gouvernement au public. Le bill contient aussi une disposition obligeant le gouvernement de tenir convenablement découvert et libre d'herbes sèches ou mortes, ou de mauvaises herbes, le terrain contigu aux chemins de fer et faisant partie de ces chemins, afin d'amoindrir les causes d'incendie.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (7) intitulé : "Loi constituant en corporation la North Empire Fire Insurance Company".—(L'honorable M. Young.)

Bill (35) intitulé : "Loi constituant en corporation la Travellers Life Assurance Company of Canada".—(L'honorable M. David.)

Bill (56) intitulé : "Loi constituant en corporation la caisse dite The Bank of Hamilton Pension Fund".—(L'honorable M. McMullen.)

Bill (62) intitulé : "Loi concernant la société dite The Subsidiary Court of the Ancient Order of Foresters in the Dominion of Canada".—(L'honorable M. McHugh.)

Bill (82) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company".—"L'honorable M. Kerr.)

"THE NORTHERN BANK" ET LA "CROWN BANK OF CANADA".

DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. YOUNG (en l'absence de l'honorable M. Ross (Middlesex) : Je propose la deuxième lecture du bill (GG) intitulé : "Loi concernant la banque dite The Northern Bank et la Crown Bank of Canada". L'adoption du présent bill est pressante, et c'est pourquoi je propose que la règle 119 soit suspendue afin que le bill puisse être renvoyé le plus tôt possible au comité des banques et du commerce.

L'honorable M. LANDRY : Sera-t-il renvoyé à demain au comité des banques et du commerce ?

Hon. M. SCOTT.

L'honorable M. YOUNG : Il est tout simplement possible que cet article de l'ordre du jour sera alors atteint. On m'a représenté que tous les arrangements avaient été faits, et que les parties intéressées n'attendaient plus que l'adoption du présent bill pour fusionner les deux banques. Ce bill a pris naissance dans le Sénat, et il est à propos qu'il soit adopté, ici, et renvoyé aux Communes aussitôt que possible.

L'honorable M. LANDRY : Je ne vois pas pourquoi nous mettrions de côté nos règles parce qu'un bill aurait pris naissance dans le Sénat. J'étais sous l'impression qu'il était avantageux qu'un bill prît naissance ici. Où est donc cet avantage ?

L'honorable M. YOUNG : On a été obligé de prolonger extraordinairement le délai par suite des avis additionnels que les promoteurs du bill ont dû donner, sans, toutefois, que ce retard soit aucunement attribuable à leur négligence. D'après ce que je comprends, les promoteurs n'avaient d'abord annoncé qu'une partie de leur contrat de fusion, et le ministère des Finances a exigé que leur avis comprît toutes les dispositions qu'ils voulaient légaliser, afin que les actionnaires fussent mis au courant de l'arrangement conclu. C'est ce qui a nécessité un plus long délai que d'ordinaire ; mais comme tous les actionnaires ont sanctionné le présent contrat de fusion ; qu'aucune des parties intéressées n'est lésée, et que le bill devra subir sa dernière épreuve dans la Chambre des communes avant de recevoir la sanction royale, je demande la suspension de la règle qui s'y applique.

L'honorable M. LANDRY : Je présume qu'à l'avenir, l'honorable sénateur pourra donner un jour d'avis avant de faire une motion comme celle qu'il nous propose.

L'honorable M. YOUNG : Je n'étais pas chargé du bill, et je ne lui ai donné aucune attention. Autrement, j'aurais donné cet avis.

La motion est adoptée.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

L'ordre du jour est la

Reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Casgrain: "Qu'il attirera l'attention

du Sénat sur l'importance qu'il y a de construire prochainement le canal de la baie Georgienne, et qu'il demandera au Gouvernement si le rapport de l'exploration de cette voie fluviale sera soumis au Sénat durant la présente session."

L'honorable M. BERNIER : Etant l'un des habitants de l'ouest, je désire m'inscrire comme l'un des partisans de la motion soumise par l'honorable sénateur de De Lanaudière, et qui est maintenant devant la Chambre. Je le fais avec tout le respect que je dois aux opinions exprimées par l'honorable sénateur de Kingston, et aussi en regrettant beaucoup qu'une grande partie de ses remarques ait été consacrée à faire l'éloge du canal Welland et de la route de New-York. Je ne vois aucun conflit entre les intérêts de ces deux routes—savoir celle de New-York et celle de la baie Georgienne, et je regrette beaucoup de voir que l'on tâche, dans certains quartiers, de créer de la rivalité entre elles. Pour les habitants de l'ouest, la construction du canal de la baie Georgienne est de première importance. Tout le monde sait que les plaines de l'ouest ont une immense quantité de produits à exporter. Il y a deux ans, leurs voies ferrées se sont trouvées littéralement engorgées par une surabondance de trafic. On a pu voir d'immenses quantités de sacs de blé entassés autour des stations, ainsi que dans les environs des villes et des villages, sans abris et exposés à l'humidité. Si cet état de choses a pu être constaté, il y a deux ans, que ne verrons-nous pas dans 5 ou 10 ans, lorsque la production sera probablement le double ou le triple de ce qu'elle est, aujourd'hui ? Que sera-ce donc, lorsque, au lieu de 100,000,000 de boisseaux de grain à exporter, l'ouest en aura 200, ou, peut-être, 300 millions ?

Il est vrai que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a décidé de doubler sa voie ; mais veuillez noter qu'une partie seulement de cette voie sera doublée, savoir : à partir de Winnipeg jusqu'à Port-Arthur. Quant à l'autre partie, elle restera ce qu'elle est, aujourd'hui.

Il est vrai aussi que nous aurons d'autres chemins de fer, c'est-à-dire, au moins deux autres : le "Canadian Northern" et le "Grand Trunk Pacific". Mais ceux qui connaissent quelque chose de l'ouest et de la question du transport dans cette région, savent que tous ces chemins de fer, quelle que soit l'excellence de leur équipement, seront encore insuffisants.

On a très souvent dit—et dans le Parlement et en dehors—que cet immense trafic de l'ouest appartient au Canada et ne doit pas être détourné au bénéfice de tout autre pays. Cette opinion est parfaitement juste et nous l'acceptons tous. L'ouest est, en effet, tout aussi canadien que toute autre partie du Canada. Nous, de l'Ouest, voulons, comme vous, de l'Est, que ce trafic suive les routes canadiennes. Mais, messieurs les sénateurs, ici même s'élève une question de fait et de moyens. Pour être en état d'expédier nos produits par les routes canadiennes, il faut, tout d'abord, que ces routes existent. Autrement, le trafic de l'Ouest prendra une autre direction. Lorsqu'il s'agit d'affaires financières ou commerciales, il n'y a aucune place pour le sentimentalisme. Le commerce suit toujours la route la plus commode et la plus économique qui s'offre à lui.

Il s'en suit que le Canada doit procurer à l'Ouest les facilités dont ce dernier a besoin pour le transport de ses produits par les routes canadiennes. S'il ne le fait pas, le commerce de l'Ouest prendra une autre direction au grand préjudice des intérêts canadiens. D'autres facilités de transport que celles de l'Est sont déjà offertes à l'Ouest. Cette offre vient du sud qui tâche d'attirer vers lui notre commerce d'exportation. Or, si notre commerce de l'Ouest prend, une fois, cette dernière direction ; s'il est, une fois, détourné de nos routes et s'habitue à passer par le sud, il sera extrêmement difficile, ensuite, de le ramener dans nos propres voies de communication. Il est, donc, de la plus grande importance de prévenir ce malheur en construisant sur notre territoire les routes que requiert le transport de nos produits.

On a dit qu'il faudrait sept ou huit ans pour construire une route navigable par la baie Georgienne, et, peut-être, dix années. Eh bien ! vers cette époque, la production de l'Ouest sera plus du double de ce qu'elle est, aujourd'hui. Or, commencer maintenant cette construction ne serai donc pas agir trop tôt. D'après le cours ordinaire des événements, l'Ouest sera en état de four-

nir à cette route, avant même qu'elle soit achevée, tout le trafic que ses capacités lui permettront de recevoir. Quant aux avantages financiers que cette route nautique offrira aux fermiers de l'Ouest et au commerce général du pays, c'est une question qui n'a plus besoin d'être discutée. Le transport par chemins de fer ne peut être fait aussi économiquement que par les routes nautiques. Je n'ai pas besoin, toutefois, de m'arrêter longuement sur cet aspect du sujet. Il ne s'agit aucunement de créer une concurrence entre cette route nautique et les chemins de fer. Des experts en chemins de fer, tels que sir William Van Horne, ont donné leur opinion sur ce point. Sir William Van Horne a même déclaré que la construction du canal de la baie Georgienne serait bien accueillie par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et que celle-ci ne considérerait pas ce canal comme un concurrent. Quant à l'aspect technique de la question, je ne suis pas prêt à l'aborder savamment, parce que je ne suis pas un spécialiste sur un sujet de cette nature. Du reste, la praticabilité du canal en question a été déjà parfaitement démontrée par les orateurs qui ont parlé avant moi. J'ai eu, moi-même, l'honneur de faire partie d'un comité du Sénat qui fit une enquête sur cette question, il y a huit ou neuf ans. Cette enquête nécessita plusieurs séances de ce comité, et elle se termina par un rapport concluant unanimement que le canal en question était praticable.

Il est vrai que nous devons être prudents. Le pays est déjà engagé dans plusieurs grandes entreprises très dispendieuses. Mais les dépenses que s'imposera le Canada pour la construction du canal de la baie Georgienne seront compensées par le développement de ses ressources naturelles ; de ses diverses industries—y comprises l'industrie minière et la génération de forces hydrauliques, bref de sa richesse sous toutes ses formes, qui résultera de la construction de ce canal. C'est une entreprise qui profitera à tout le pays, et c'est ce qui m'amène à un autre aspect du sujet. Cette entreprise, en effet, ne provoque aucunement les rivalités d'une section du pays contre une autre. Ce canal traversera le territoire des deux plus grandes provinces du Canada. Il formera, en outre, un autre chaînon par lequel l'est sera relié à l'ouest ; ou par lequel une nouvelle impulsion sera donnée au mouvement progressif du pays et développera notre vie nationale. Nous ne saurions trop hautement apprécier ce résultat.

Permettez-moi d'ajouter qu'aucune rivalité ne devrait exister entre les diverses provinces du Canada. Une rivalité de cette nature ne serait pas une politique au moyen de laquelle un pays peut être gouverné sagement. Toutes les parties du pays doivent être, au contraire, unies par un sentiment de solidarité.

La construction du canal en question devrait être entreprise par le gouvernement. Entre autres raisons pouvant être données à l'appui de cette proposition, il y en a une qui se dégage particulièrement. Cette route nautique est destinées à devenir l'une de nos plus importantes routes militaires. A l'appui de cette proposition nous avons le témoignage du ci-devant commandant des troupes canadiennes, le général Gascoigne. Cette considération seule devrait induire notre gouvernement à se charger de ce grand projet et de le mener, lui-même, à bonne fin.

En terminant, je crois devoir ajouter que la construction de ce canal devrait être commencée bientôt.

Quant à ce point, je crois devoir exprimer le regret que me fait éprouver le retard apporté par le gouvernement à déposer devant le Parlement le rapport final de la commission nommée pour explorer le tracé de ce canal. On nous a promis ce rapport, l'année dernière, et nous l'attendons encore. La chose est très malheureuse. Espérons, toutefois, que nous recevrons bientôt ce document. Dans l'intervalle, il serait peut-être à propos de nommer un autre comité spécial afin que le sujet soit étudié plus à fond et que l'on puisse donner aux divergences d'opinion toute l'attention désirable. Le parlement pourrait ensuite prendre définitivement l'initiative et mener à bonne fin une entreprise à laquelle sont liés le progrès général et le bien-être du pays.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : Il y a devant la Chambre deux projets importants. L'un est celui du canal de la baie

d'Hudson, l'autre est celui du chemin de fer de la baie d'Hudson jusqu'à Fort-Chuchill—qui comprend la construction de quais, l'éclairage électrique, la construction de navires à vapeur, etc. Ce projet ne m'inspire pas une grande confiance, et je doute beaucoup qu'il puisse être mené à bonne fin.

L'honorable M. SULLIVAN : L'honorable sénateur a raison.

L'honorable M. ROSS : Mais je suis en faveur du canal de la baie Georgienne, et lui donnerai mon plus chaleureux appui. Toute entreprise tendant à attirer par la route la plus économique le trafic grandissant de l'Ouest devra profiter à tout le pays. Un premier effet de cette route sera l'augmentation de la population de Montréal. Je diffère quelque peu d'opinion avec l'honorable sénateur doyen, d'Halifax, qui croit que le canal de la baie Georgienne est une entreprise n'offrant aucun avantage aux provinces maritimes. Je crois, au contraire, que cette route, la plus économique et reliant l'Ouest à Montréal et Québec, sera aussi profitable aux provinces maritimes, parce que c'est par cette route que les provinces maritimes pourront expédier leur poisson aux marchés de Québec, de Montréal et de l'Ouest dont la population ne fera que s'accroître, et ce poisson des provinces maritimes ne sera certainement pas préjudiciable à cette population.

L'honorable M. CLORAN : Il ne fera que fortifier les cerveaux de ceux qui en mangeront.

L'honorable M. ROSS : J'ai écouté avec attention le discours prononcé par l'honorable sénateur de Kingston, et je l'ai même lu ensuite dans le rapport sténographié, afin de ne rien perdre de ce discours, et, après cette lecture, je suis arrivé à la conclusion que l'honorable sénateur a voulu jeter de l'eau froide sur ce projet de canal, et ses paroles me suggèrent cette comparaison : Supposons qu'un homme se rende auprès de mon honorable ami pour le consulter. Supposons que mon honorable ami qui est médecin, ne puisse diagnostiquer l'état de cet homme, et qu'il attende de nouveaux développements de son indisposition avant de lui procurer certains soins, et pour s'assurer, dans l'intervalle, si une opération chirurgicale est nécessaire ou non.

L'honorable M. SULLIVAN : Je ne procéderais pas de cette manière.

L'honorable M. ROSS : Il ne serait pas sage, ou dans l'intérêt du pays, de retarder la construction de ce canal. Ce n'est pas un mal de nous préoccuper du coût de l'entreprise ; mais n'oublions pas qu'autrefois une somme de $100,000 avait à nos yeux la proportion qu'a, aujourd'hui un million, et le pays peut aussi bien s'engager, aujourd'hui, dans une dépense d'un million de piastres qu'il pouvait le faire, autrefois dans une dépense de $100,000. Je crois pouvoir dire que je tiens beaucoup plus au canal de la baie Georgienne qu'au chemin de fer de la baie d'Hudson. L'honorable sénateur de Wolesley paraît presque se plaindre de la Providence de ce qu'elle n'a pas placé la baie d'Hudson plus au sud pour la libérer des glaces du nord ; mais la Providence a été probablement plus sage en créant l'état de choses existant que ne l'est l'honorable sénateur de Wolesley.

L'honorable M. WOOD : Je propose que le débat soit ajourné.

L'honorable M. DOMVILLE : Pendant que l'on pérorait sur les grandes choses de l'Ouest, il m'est venu dans la pensée que nous avons aussi à notre disposition le port d'hiver de Saint-Jean, qui est un terminus, et j'aimerais à dire pourquoi ce port devrait être amélioré et outillé ; mais je reviendrai sur ce sujet dans une autre occasion.

La motion est adoptée.

COURT SUPREME (BILL).

PREMIERE LECTURE.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill (121) intitulé : "Loi modifiant la loi de la cour suprême".—(L'honorable M. Scott.)

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. SCOTT : Je propose que le bill soit lu une deuxième fois vendredi prochain.

Ce bill a pour objet de modifier la loi de la cour suprême sur un seul point. Il

classifie les appels de cette cour quelque peu différemment de la classification qui existait auparavant. Il n'y a dans la loi existante que trois classes d'appels : ceux des provinces maritimes, de Québec et d'Ontario. D'après le présent bill, les appels forment une liste divisée en cinq parties. Les causes électorales auront priorité sur les autres, et les cinq classes sont partagées entre les cinq provinces, savoir : Québec, Ontario, Alberta, Saskatchewan et le Manitoba. Chacune de ces provinces fera entendre ses appels dans l'ordre de leur inscription sur la liste.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à 3 heures, demain.

SENAT.

Séance du jeudi 26 mars 1909.

Présidence de l'honorable M. Raoul Dandurand.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

LE FUSIL ROSS.

L'honorable M. LANDRY demande :

Le Gouvernement a-t-il conclu un arrangement quelconque pour la fabrication de baïonnettes devant s'adapter à la carabine Ross?
Dans l'affirmative, avec qui?
Pour quelle quantité?
A quel prix, la pièce?
Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour la confection de cet article?
Et dans l'affirmative, quels sont les journaux qui ont publié dans leurs colonnes les avis donnés par le Gouvernement à cet effet?

L'honorable M. SCOTT : Le ministre de la Milice a été indisposé depuis quelques jours. Je crois que le sujet est à l'étude, mais qu'aucune décision n'a été prise encore. L'interpellation peut rester suspendue.

L'honorable M. LANDRY : Elle restera suspendue jusqu'à ce que le ministre se soit rétabli.

L'honorable M. SCOTT : Durant peut-être une semaine ou deux.

L'interpellation est suspendue jusqu'à mardi.

RAPPORTS EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY : Avant l'appel du jour, je ferai remarquer à l'honorable leader de la Chambre que j'ai raison de me plaindre du retard apporté à produire les rapports que j'ai demandés. J'ai demandé, au mois de janvier dernier, des détails relatifs à la souscription de $200,000 par la compagnie du pont de Québec lorsqu'elle fit son contrat avec le Gouvernement. Depuis ce jour-là, j'ai constaté que de pareils détails ont été donnés à la Chambre des Communes aussitôt après avoir été demandés. J'ai demandé ces détails au mois de janvier et le rapport n'a pas encore été produit. Dans le mois de janvier dernier, j'ai demandé un rapport qui devait indiquer quelles sommes avaient été payées à Siméon Delisle. Je suppose qu'un pareil rapport pourrait être préparé en deux jours. Je n'ai pas encore reçu de réponse. Il en est de même pour les dépenses qui ont été faites relativement au quai de Déchambault et pour la correspondance qui a été échangée entre le colonel Pellatt et M. Davidson. Toutes ces choses ont été démandées il y a plusieurs mois, et je crois que lorsqu'un ordre de la Chambre est donné pour la production de pareils documents, le Gouvernement devrait montrer plus de respect pour cet ordre et aurait dû avoir fait, depuis longtemps, déposer ces documents sur la table. Je crois qu'il est temps que je me plaigne de ces rétards interminables.

L'honorable M. SCOTT : Je ne me plains pas que l'honorable sénateur ait appelé l'attention de la Chambre sur cette chose, et je ne suis pas, non plus, obligé de lui offrir des excuses. Je ne puis pas me procurer ces documents moi-même. Je demande qu'ils soient transmis au Sénat. J'envoie des mesagers et je téléphone souvent au département, mais souvent aussi je n'ai aucun résultat.

L'honorable M. LANDRY : Je puis suggérer un moyen très efficace d'obtenir promptement ces rapports. Il faudrait qu'il y eût dans le Sénat un autre ministre qui répondrait à toutes les questions et verrait à faire produire les rapports qui sont demandés.

L'honorable M. SCOTT : Il faudrait que les quatorze ministres fussent ici.

L'honorable M. LANDRY : Cela constituerait peut-être une bonne réforme pour le Sénat. Quelques-uns de nos estimables amis de la province de Québec rempliraient avec distinction ces devoirs.

BILL CONCERNANT LA MONTREAL . OTTAWA AND GEORGIAN - AY CANAL COMPANY ".

TROISIEME LECTURE.

L'honorable M. BELCOURT propose la troisième lecture du bill (47) intitulé : "Loi concernant la Montréal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company ".

L'honorable M. SULLIVAN : Je ne crois pas que nous devions adopter à présent la troisième lecture de ce bill.

Je crois que nous devous ajourner cette troisième lecture, parce que si nous adoptons ce bill, cela aura pour effet de faire disparaître complètement la discussion du projet du canal du cahier des avis. Nous devrions attendre la fin de cette discussion avant d'adopter le bill.

Le projet du canal de l'Ottawa et de la Baie Georgienne est un projet important, et tous ceux qui résident le long de cette voie et de la voie des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland devraient avoir quelque chose à dire sur le projet. Peut-être l'honorable sénateur permettra-t-il que la troisième lecture soit ajounrnée jusqu'à ce que la discussion du projet soit terminée

L'honorable M. OWENS : : Le bill devant la Chambre ne se rapporte pas à la discussion dont parle l'honorable ministre. Le présent bill n'a pour objet que de demander la prolongation de la durée d'une charte octroyée il y a plusieurs années.

Le PRESIDENT : Est-ce que l'honorable sénateur de Kingston propose un amendement à la motion demandant la troisième lecture du bill ?

L'honorable M. SULLIVAN : Je propose que l'ordre soit rescindé et qu'il soit fixé pour mercredi prochain.

L'honorable M. POWER : Une de nos règles décrète qu'un amendement ne peut être proposé à la troisième lecture d'un bill sans un avis de motion.

Le PRESIDENT : Je suis d'un avis contraire relativement au droit qu'un sénateur a de faire une motion tendant à demander l'ajournement de la troisième lecture d'un bill. La règle à laquelle fait allusion l'honorable sénateur d'Halifax s'applique aux amendements à un bill. L'honorable sénateunr de Kingston insiste-t-il sur son amendement ?

L'honorable M. SULLIVAN : Non, s'il est irrégulier. Je ne veux pas combattre l'opinion de la Chambre.

Le PRESIDENT : L'amendement de l'honorable sénateur est régulier.

L'honorable M. SULLIVAN : Je n'insiste pas sur mon amendement, si la Chambre ne l'approuve pas.

L'honorable M. BELCOURT : Je ne crois pas que la Chambre l'approuve. L'honorable sénateur n'a pas donné de raisons suffisantes pour appuyer sa demande d'un ajournement de la troisième lecture. Le présent bill n'a d'autre objet que de demander du délai pour la construction du canal, et est absolument étranger à la discussion qui s'est faite dans la Chambre. Je crois que le bill devrait être lu immédiatement une troisième fois.

L'honorable M. SULLIVAN : Je ne veux faire aucune opposition, et conséquemment je retire ma motion pour me rendre aux désirs de l'honorable sénateur.

La motion est adoptée, et le bill lu une troisième fois.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (FF) intitulé : Bill pour faire droit à Edith Maud Rosario Gammell.—(L'honorable M. Jones.)

Bill (81) intitulé : Loi concernant la Canadian Northern Railway Company,—(L'honorable M. Young.)

Bill (R) intitulé : Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.—(L'honorable M. Kerr.)

Bill (83) intitulé : Loi concernant la compagnie dite The Owen Sound and Meaford Railway Company.—(L'honorable M. McMullen.)

Bill (50) intiulé : Loi concernant la compagnie dite The Dominion Atlantic Railway Co.—(L'honorable M. Power.)

Bill 99) intitulé : Loi modifiant la loi de l'Irrigation.—(L'honorable M. Scott.)

BILL CONCERNANT LE DIVORCE GILMORE.

L'honorable M. KIRCHHOFFER : J'aimerais, si la Chambre ne s'y oppose pas, à proposer l'adoption du rapport du comité du divorce *re* pétition d'Edith May Gilmore. C'est le prochain ordre inscrit dans le cahier des avis.

L'honorable M. CLORAN : Un sénateur, qui vient de sortir de la Chambre, désire discuter le neuvième ordre, et il m'a prié de demander à la Chambre de bien vouloir ajourner la discussion à mardi ou mercredi prochain. Il est obligé de prendre le premier train qui part pour New-York.

Le PRESIDENT : Si les membres du Sénat ne sont pas unanimes, nous suivrons le feuilleton de la Chambre jusqu'à ce que nous arrivions à cet ordre.

BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

EN COMITE.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour l'étude du rapport du comité des Chemins de fer, télégraphes et ports, auquel a été soumis le bill (3) intitulé : Loi modifiant la loi des Chemins de fer.

(Au comité.)

Le PRESIDENT : La question est sur l'amendement proposé par l'honorable M. Béique au rapport fait sur ce bill par le comité permanent.

L'honorble M. DAVIS : Avant l'adoption de l'amendement, j'aimerais à dire quelques mots, si le président veut bien me dire ce que nous discutons. J'ai essayé vainement de suivre cette discussion. Les amendements pullulent, et bien que je ne sois pas un strict observateur des règles, je dirai que je crois toute cette procédure irrégulière. J'ignore si la Chambre est saisie des amendements. Est-ce que le bill a jamais été lu ? Discutons-nous le bill ? Si non, qu'est-ce que nous discutons ?

Le PRESIDENT: La deuxième lecture du bill a été adoptée et la motion a été faite pour transmettre le bill au comité des Chemins de fer, télégraphes et ports.

Le comité a rapporté le bill avec un amendement, et ce rapport du comité a été envoyé au comité général de la Chambre. Le comité général s'occupe du bill comme la Chambre, tout comme s'il n'eût pas été soumis au comité. Nous discutons le rapport de ce comité. C'est le bell tel qu'amendé, et la question est maintenant sur l'amendement proposé en comité par l'honorable M. Beique au rapport du comité.

L'honorable M. WILSON : Est-ce que le comité a fait son rapport sur le bill ?

L'honorable M. BEIQUE : Je viens de l'expliquer.

L'honorable M. WILSON : Il n'a pas été fait de rapport de ce bill à la Chambre.

L'honorable M. DAVIS : Si le président décide que nous sommes parfaitement dans la question, nous continuerons à discuter. Je dirai que je me suis quelque peu perdu dans cette discussion. Il a été proposé amendements sur amendements. Je crois que d'abord nous avons adopté une procédure étrange, car ce bill d'intérêt public, qui a pour objet d'amender la loi des chemins de fer, n'aurait jamais dû être transmis au comité des chemins de fer. Je me suis opposé à ce qu'il fût transmis là. S'il avait été soumis à un comité général, comme il l'est à présent, nous aurions discuté cette mesure dans cette Chambre durant trois ou quatre jours. L'honorable sénateur de Salaberry, dont nous discutons l'amendement, après avoir travaillé, durant environ une semaine, sur un bill, en a rayé un mot et en a ajouté environ huit ; et je demande à la Chambre s'il n'a pas fait huit amendements pour ces huit mots. Il s'est fait une longue discussion relativement à l'article 275 de la loi des chemins de fer. Le bill originel propose l'abrogation de cet article. Cette proposition a été combattue parce que, comme l'ont expliqué d'honorables membres de cette Chambre, l'article est absolument nécessaire dans la loi des chemins de fer. Personnellement je crois qu'il importe peu que nous conservions ou non cet article. Ce qu'il faut maintenant c'est protéger la vie des gens

qui traversent les voies de chemins de fer. L'autre article s'applique à l'érection de clôtures de chaque côté des chemins de fer qui traversent les villes. Il me semble que les compagnies de chemins de fer peuvent fort bien se protéger elles-mêmes. Je ne crois pas qu'une personne traverse en voiture une voie ferrée où il n'y a pas de croisements à niveau.

Il est donc évident que cet article de la loi des chemins de fer a été fait pour empêcher le bétail de traverser les voies ferrées. Tout le monde sait qu'une compagnie de chemins de fer est intéressée autant que qui que ce soit à empêcher le bétail de traverser sa voie. Elle ne veut pas que ses trains déraillent ou que ses voyageurs soient blessés, parce que si ces accidents se produisaient, ils amèneraient sa ruine. Les compagnies n'ont pas d'âme, mais elles ont des bourses, et quand vous y touchez elles se trémoussent. Quant à l'article 275, je dirai que s'il ne peut faire du mal il peut faire bien peu de bien. Quand le bill nous a été soumis l'année dernière et l'année précédente, je le combattis fortement, parce que je prétendis qu'après que la Chambre des Communes l'avait adopté une deuxième fois, cette Chambre-ci ne devait pas le rejeter. Cette Chambre croit se grandir, comme disent les Américains, en renvoyant ce bill à la Chambre des Communes.

Il y a peu de différence entre ces amendements ; la différence qu'il y a entre blanc bonnet et bonnet blanc. Mon honorable ami d'Haliax a proposé un amendement. Je crois que l'honorable sénateur de Glengarry a proposé un amendement dans le même sens. Ce que nous voulons et ce que je désire c'est que la chose soit confiée à la Commission des chemins de fer. Nous avons une commission des chemins de fer et le pays paie une forte somme pour son maintien. Nous allons y ajouter plusieurs membres, et le pays a le droit de demander qu'elle fasse sa besogne. Ils sont nommés pour faire cette besogne et si la Chambre peut amender ce bill de manière à donner à la Commission des chemins de fer le pouvoir absolu de s'occuper de cette question, la responsabilité reposera sur les épaules de la Commission, qui la fera peser sur ceux qui l'ont nommée. Si la Commission laisse subsister, après l'adoption du présent bill, l'état de choses dont le public s'est plaint depuis quelque temps, c'est elle qui en sera responsable. Nous avons discuté les amendements durant près d'une semaine, et autant que je puis voir, il y a une bien faible différence entre eux. L'amendement de l'honorable sénateur de Salaberry n'a d'autre objet que de faire rayer les mots "convenablement gardée". Il prend la tête de l'amendement et il la met où devrait être la queue. Si je comprends bien, le but est d'empêcher le juge et un jury de décider quelle est la protection convenable qui doit être donnée, la Commission des chemins de fer devant décider ce qui doit être regardé comme une protection convenable. Je n'objecte nullement à cela. Il ajoute à la fin de la disposition que les trains ne fileront pas à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que permission ne soit donnée par la Commission des chemins de fer. Comme je l'ai dit auparavant, c'est la Commission des chemins de fer qui doit donner cet ordre. Si elle ne le donne pas, le pays la tiendra responsable. Quant aux autres amendements, ils sont tous inutiles, et personnellement je voterai pour apuyer l'amendement de l'honorable sénateur de Salaberry, afin que le bill soit transmis à l'autre Chambre et adopté là. Si les représentants du peuple à la Chambre des Communes qui ont adopté le bill à trois reprises n'en sont pas satisfaits, ils pourront amender ou rejeter les amendements que nous avons faits. Nous saurons ainsi où nous en sommes. Quoiqu'il en soit, nous devons disposer du bill et le transmettre à la Chambre des Communes. Nous avons adopté assez d'amendements, et la proposiion d'un plus grand nombre d'amendements deviendrait de l'obstruction.

L'honorable M. BELCOURT : Je ne prends pas la parole pour proposer un amendement, mais plutôt pour suggérer quelque chose. J'ai fait, l'autre jour, remarquer que les mots "ordonnance", "règle" et "instruction" devaient être écrits au pluriel et que l'article devait se lire ainsi :

"Gardée en conformité des ordonnances, règles et instructions de la Commission des chemins de fer."

Pour satisfaire entièrement et absolument les désirs de l'honorable sénateur de

Salaberry, je renouvellerai cette proposition, dans l'espérance qu'il l'acceptera, et l'article tel qu'amendé,—comme je le proposerai, se lira comme suit :

Nul train ne traversera une voie publique qui est au niveau des rails dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce croisement à niveau ne soit construit et ensuite entretenu et gardé conformément aux ordonnances, règles et instructions du comité des chemins de fer, du conseil privé ou de la commission en vigueur relativement à tel croisement, ou à moins que permission ne soit donnée par une ordonnance ou une règle de la commission. La commission peut en tout temps établir telle vitesse qu'elle juge à propos.

L'honorable M. BEIQUE : Je ne m'oppose pas à cela. Je crois que cela améliorera la phraséologie.

L'honrable M. ELLIS : Avant que la question soit posée, je désire faire une observation. Je suis du même avis que lorsque la question fut soumise, cette année, à la Chambre pour la première fois. La Chambre des Communes a adopté trois fois le bill, le Sénat l'a rejeté deux fois et il nous revient. Je suis d'avis que le Sénat devrait adopter le bill tel qu'il nous a été transmis. Je crains d'avoir été trop circonspect en exprimant mon avis sur les résolutions qui ont été présentées, bien que j'eusse été porté à les approuver, si le bill eût été présenté ici pour la première fois. Le bill a pour objet d'empêcher les trains de passer aux croisements à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que certaines ordonnances faites par le chemin de fer n'aient été observées.

La question de la garde des traverses de chemins de fer est une question qui passionne tout le continent.

Le nombre des personnes qui ont été tuées aux passages à niveau, la difficulté de faire face aux obstacles qui se présentent à ce sujet, absorbent partout l'attention des hommes de chemins de fer. J'ai sous la main le rapport de l'association des commissaires des chemins de fer des Etats-Unis, qui contient les délibérations du 19me congrès annuel tenu, en octobre dernier, à Washington. Les honorables sénateurs savent sans doute que dans la plupart des Etats, sinon dans tous les Etats, il y a une commission des chemins de fer. Comme l'honorable sénateur d'Ottawa l'a dit hier soir en parlant devant la Chambre sur un autre sujet, les commissions sont différentes dans des divers Etats. Dans chaque Etat il y a donc une commission distincte. Les membres du congrès tenu à Washington en octobre dernier ont étudié, avec beaucoup d'attention, la question des croisements de chemins de fer. A une séance, tenue l'année précédente, la question a été soumise à un comité de l'association, qui a fait rapport à la séance d'octobre dernier. Naturellement on veut un système uniforme pour toutes les commissions, on veut donner aux membres de la commission de chaque état une autorité absolue. Comme l'ont dit les honorables sénateurs qui ont traité la question sous ses différents aspects, aujourd'hui la question est réglée parfois par l'Etat, parfois par la cour de Chancellerie et parfois par la Cour des Plaids-Communs. Différents système fonctionnent aux Etats-Unis, mais si la question était réglée par la loi de la manière que l'entendent les commissaires de chemins de fer il se créerait avec le temps un système uniforme qui permettrait de faire garder les croisements de la même manière. Le comité dans son rapport a publié des statistiques pour un certain nombre d'années. Elles établissent que durant l'année terminée le 30 juin 1906, 1,884 personnes ont été blessées au passages à niveau, et que 929 y ont été tuées. Ces passages à niveau comprennent tous les croisements sur les routes publiques, sur les chemins électriques, sur les chemins de fer ordinaires. Les avis sont fortement divisés relativement au nombre des personnes qui ont été tuées aux croisements des chemins de fer dans notre pays. Les rapports indiquent que les chiffres donnés par l'honorable sénateur de Marshfield sont absolument exacts. Je ne peux pas dire que M. Mountain a fait intentionnellement une erreur. Il a probablement donné les chiffres de son département, sans savoir qu'ils étaient inexacts. Je désire attirer l'attention des honorables sénateurs sur la recommandation contenue dans ce rapport :

Il est admis par toutes les compagnies de chemins de fer bien administrées que, malgré ce que coûte l'abolition des passages à niveau, cette abolition fait économiser de l'ar-

gent, et je sais de bonne source qu'en abolissant ces croisements les compagnies de chemins de fer ont dépensé avantageusement leur argent, et le nombre des accidents et des pertes de vie a été beaucoup diminué. Votre comité est d'avis et recommande que dans chaque Etat la question des croisements à niveau des chemins de fer traversant d'autres voies ferrées exploitées par l'électricité ou la vapeur soit mise sous l'autorité de la commission des chemins de fer.

Les représentants de tous les états furent appelés à parler à la réception du rapport sur cette question-là. Je prendrai la liberté de citer quelques passages des deux ou trois discours qui furent prononcés à cette occasion, parce que je crois que le public doit être éclairé à ce sujet. M. Seymour, du Connecticut, a dit :

L'état du Connecticut a une loi qui défend la construction des passages à niveau, qui défend que les trains de chemins de fer mus par la vapeur traversent les chemins de fer électrique et qui défend la construction de chemins de fer électriques devant traverser des chemins de fer ordinaires; et tous les nouveaux chemins de fer exploités par la vapeur doivent être construits de manière à passer au-dessous ou au-dessus des voies publiques. Nous avons aussi une loi qui décrète que toute compagnie de chemin de fer de l'Etat devra faire disparaître ou devra demander de faire disparaître un passage à niveau, au moins, chaque année, par chaque soixantaine de milles de chemin exploité par elle. Il y a un autre mode qui permet à la commission des chemins de fer d'enlever, de son propre mouvement, chaque année, un passage à niveau sur chaque ligne ferrée de l'Etat. Voilà les trois modes. En 1887, il y avait 1,526 passages à niveau dans l'Etat. Depuis la mise en application de cette loi le nombre des passages a été réduit à 977.

M. Kilpatrick, de l'Illinois, a dit :

Cette question est une question grave dans l'Etat de l'Illinois, Nous avons dans l'Etat de l'Illinois plus de lignes principales de chemins de fer que dans tous les autres Etats, sauf le Texas. Son territoire est quatre fois plus vaste que le nôtre et l'année dernière, cet Etat comptait, je crois, six milles de chemin de fer de plus que nous. Nous avons plus de 1,000 milles de lignes principales de chemins de fer électriques dans les limites des villes et dans la campagne. Il en est construit 300 milles par année, et l'on veut faire traverser à bon marché les chemins de fer ordinaires par les chemins de fer électriques, et naturellement on veut construire presque partout des passages à niveau. Mais durant les dernières années le comité, sans y être obligé par une loi, a séparé les passages à niveau, partout où les conditions physiques du pays le permettaient, et je crois que durant les quatre dernières années, elle n'a permis dans l'Etat de l'Illinois la construction d'aucun passage à niveau, sauf dans la rue principale d'une ville.

La question des passages à niveau n'a été réglée ni par la législature ni par la commission. Je ne crois pas que la commission exerce aucune autorité à ce sujet. Mais je crois qu'elle devrait l'exercer, parce que nous avons des milliers et des milliers de passages à niveau. Les compagnies de chemins de fer elles-mêmes sont venues à la conclusion que les passages à niveau doivent être séparés. Dans la ville de Chicago, par exemple, on a dépensé de $4,000,000 à $10,000,000 pour construire des voies élevées pour éviter de construire des passages à niveau. Je crois que la recommandation du comité est très sage et qu'une loi plus sévère doit être faite d'après ce principe-là. Beaucoup d'accidents se sont produits aux passages à niveau, et ces passages, si cela est possible, doivent disparaître.

M. Whitney, de New-Jersey, a dit :

Les lois ayant pour objet de faire disparaître les passages à niveau dans le New-Jersey ne sont pas satisfaisantes. Le sujet peut être divisé en deux parties. La défense de construire de nouveaux passages à niveau et l'obligation de faire disparaître les anciens. Quant à la construction des nouveaux croisements, elle est défendue dans les villes sans la permission des conseils municipaux. Quant à la construction des passages à niveaux sur les chemins de fer ordinaires et les chemins de fer électriques, elle est laissée à la discrétion de la cour en chancellerie. En d'autres termes, la cour en chancellerie a le pouvoir de défendre ou de permettre la construction des croisements sur les chemins de fer ordinaires ou sur les chemins de fer électriques. L'opinion publique, cependant, devra difficilement tolérer la construction de nouveaux passages à niveau. Aussi le problème que nous avons à résoudre est celui de faire disparaître ceux qui existent déjà, et je crois que cela s'applique à la plupart des Etats de l'Est. Ce qui est difficile pour nous c'est de décider sur qui devra tomber le poids de cette dépense. Si je comprends bien, dans le Massachusetts environ 60 p. 100 des dépenses nécessitées pour changer les croisements à niveau sont payés par les compagnies de chemins de fer. Dans le New-Jersey, si je me rappelle bien, la loi fait payer environ 50 p. 100 de ces dépenses à la compagnie du chemin de fer. Je crois que l'Ohio fait la même chose. Dans le New-Jersey aucune loi n'autorise la commission ou tout autre corps à exiger la suppression des croisements à niveau ou à répartir les dépenses de cette suppression. L'Etat permet aussi aux municipalités et aux compagnies de chemins de fer de signer des contrats pour faire disparaître les passages à niveau. Un grand nombre de passages à niveau ont été supprimés d'après ce système. Mais un pareil système n'a pas satisfait l'opinion publique, et il est probable que ce plan favorisera la suppression d'un petit nombre de croisements.

Dans le New-Jersey, les compagnies de chemin de fer, telles que constituées en corporations par leurs chartes originales, ont un devoir particulier à remplir. Il leur est permis de traverser les routes publiques et les rues à la condition d'y construire des viaducs ou des tunnels au-dessous ou au-dessus de ces chemins, afin que la circulation n'y soit pas

entravée. En d'autres termes, elles peuvent entretenir des passages à niveau tant que des changements ne sont pas devenus nécessaires.

Ce qui rend difficile la solution du problème, c'est qu'on doit faire disparaître ces passages à niveau très lentement. Les compagnies les font disparaître quand leurs intérêts l'exigent, et elles ne les font disparaître que lorsqu'elles ont épuisé tous les moyens possibles de se soustraire à l'application de la loi.

M. Keep, de New-York, a dit :

Je crois qu'à la dernière session $300,000 ont été votés à cette fin. Toute compagnie de chemin de fer ou toute municipalité ou village qui désire faire disparaître un certain passage à niveau peut par une requête s'adresser à la commission des chemins de fer de l'Etat ou à la commission du service public de chaque district pour faire disparaître les passages à niveau.

La question est ensuite discutée devant la commission. Des plans détaillés relatifs à la suppression des croisements sont soumis par le requérant avec l'évaluation du coût des travaux. Si la commission juge à propos qu'un croisement doit être supprimé, elle donne un ordre pour cette suppression et la chose se fait conformément aux plans et à l'évaluation du coût des travaux. L'Etat paie un quart des frais, et la compagnie du chemin de fer en paie la moitié. La commission de l'Etat ne peut entreprendre la suppression des croisements en s'obligeant à payer une somme plus forte que la somme qui a été votée. Par exemple, si une somme de $300,000 est votée cette année elle permettra l'abolition d'un certain nombre de croisements qui ont dû coûter $1,200,000.

Naturellement on agite à chaque instant, à New-York, des questions qui se rapportent aux passages à niveau, et il s'agit de savoir si une nouvelle législation doit être faite à ce sujet. Par exemple, les premiers chemins de fer électriques furent des chemins élevés. Les chemins de fer électriques que l'on construit maintenant sont en grande partie construits en vertu de droits privés et traversent, à différents endroits, les voies publiques au niveau des rails. Les wagons sur ces chemins de fer électriques souvent filent à une vitesse de 50 milles à l'heure, ils font moins de bruit que les locomotives, et ces chemins de fer électriques sont peut-être tout aussi dangereux que les chemins de fer ordinaires. Il s'agit d'étendre la loi de façon à faire supprimer les passagers à niveau sur les chemins de fer électriques.

La loi de New-York tient la municipalité responsable de la garde des approches d'un viaduc parce que celui-ci devient une rue et que la compagnie du chemin de fer paie des octrois.

L'état de New-York est divisé en deux districts, et il y a une commission de chemins de fer pour chacun d'eux.

M. Gothlin, de l'Ohio, parla ensuite, et il s'exprima ainsi :

Nous avons dans l'Ohio une loi qui décrète qu'une municipalité ou un comité peut faire supprimer les passages à niveau en payant 35 p. 100 du coût de cette suppression. Cette disposition est dans le statut depuis un bon nombre d'années, mais on n'en a pas pris avantage. Les commissaires de comté sont très économes et ils préfèrent courir les risques du maintien des passages à niveau. Quelquefois la commission a appelé l'attention des municipalités et des comtés sur des passages à niveau qu'elle considérait dangereux et quelquefois les compagnies se déclarèrent prêtes à dépenser 60 p. 100 du coût de la suppression de ces croisements; mais les municipalités ou les comtés refusèrent de payer les 35 p. 100 des frais de cette suppression. Quoi qu'il en soit, je suis d'avis—et ceux qui ont parlé avant moi semblent être du même avis—que la commission des chemins de fer devrait être revêtue du pouvoir de faire disparaître les passages à niveau qui existent déjà où d'empêcher la construction de nouveaux croisements de ce genre.

Je désire citer aussi une partie des observations de M. Fairchilds, de Washington. Voici ce qu'il a dit à l'appui de ses assertions :

Je désire attirer l'attention de cette institution—vous connaissez tous la question—sur l'état de choses qui existe, par exemple, dans l'Etat de New-York. Je parle de cet état de choses, parce que j'ai eu occasion de l'étudier. J'ai constaté qu'il y avait dans l'état de New-York environ 8,707 passages à niveau. J'ai constaté que depuis 1898, alors qu'on commença à les supprimer, il en disparut 160 sur 8,708, ce qui coûta à l'Etat de New-York une somme de plus de $817,000. Nous n'avons maintenant dans l'Etat de Washington que 3,200 milles de lignes principales de chemins de fer, mais nous sommes en train d'en construire plus de 2,000 milles. La commission a compris que nous ne pouvions dans notre nouvel état faire disparaître les passages à niveau qui existaient déjà, mais nous avons aussi compris que nous devions, si la chose était possible, nous soustraire à l'obligation de payer, comme New-York et le Connecticut, des millions de dollars pour la suppression des passages à niveau déjà construits, mais d'empêcher la construction de passages à niveau sur les chemins de fer qui devront être construits à l'avenir.

Malheureusement c'est ce que nous avons constaté, et je crois que les commissaires du sud, de l'est et du milieu de l'ouest comprendront que dans nos régions des lignes interurbaines sont en train de se construire. Ces lignes partent des villes et elles font un grand bien et sont très utiles aux populations des environs. Les compagnies s'adressent à la législature et lui disent: "Messieurs, il nous est absolument impossible de mettre sur le marché nos obligations, nous ne pouvons prélever de l'argent pour la construction de ce chemin", et tout législateur qui voit que le chemin va se construire vote contre l'amendement et la loi dont il s'agit n'est jamais adoptée.

M. Spofford, du Maine, dit :

Nous avons une loi qui défend la construction de passages à niveau, si ce n'est

avec la permission de la commission des chemins de fer. Je crois que depuis que je fais partie de la commission, celle-ci n'a pas permis la construction des passages à niveau sur les chemins de fer exploités par la vapeur. Au fait, là où il a été construit de nouveaux chemins de fer, nous avons exigé qu'ils fussent construits l'un au-dessus de l'autre. Un de ces croisements a coûté plus de $100,000. Nous avons un grand nombre de passages à niveau, et dans les endroits où la population est éparse et où peu d'attelages traversent les croisements, nous avons permis la construction des passages à niveau; mais nous nous sommes occupés plus ou moins de leur suppression en faisant passer ailleurs les voies publiques.

Nous constatons que les compagnies de chemins de fer prennent elles-mêmes l'initiative. Elles ne craignent pas de dépenser de fortes sommes pour supprimer les passages à niveau, et dans notre Etat il y a deux ou trois causes qui sont pendantes par le fait que les villes elles-mêmes s'opposent à payer leur quote-part des dépenses nécessaires à la suppression des passages à niveau. Les petites villes que ces chemins traversent sont pauvres et leurs représentants s'opposent à ce qu'il soit fait des dépenses nouvelles et ils disent: "Comme cela est dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer, et que c'est la compagnie qui le demande, nous ne nous en occupons pas".

Je mentionne cela pour faire connaître ce que le public pense à ce sujet, et bien qu'on ait peu parlé ici de la loi des Etats-Unis, je dirai qu'aux Etats-Unis le public et les directeurs et les commissaires de chemins de fer sont d'avis que les passages à niveau doivent être entièrement abolis.

L'honorable M. SCOTT: Quelle est la proportion générale que paient les municipalisations? N'est-ce pas 35 pour cent?

L'honorable M. ELLIS: La somme varie suivant les différents état; mais 35 pour cent est à peu près la proportion générale qui est payée. J'ai expliqué ce que j'ai l'intention de faire relativement à ce bill. Je ne voterai pour aucun amendement, parce que je crois que nous devons adopter le bill dans son intégrité. Je crois que nous ne pouvons pas l'amender. Avec tout le respect que j'ai pour l'honorable sénateur de De Salaberry, je lui dirai qu'il n'améliore pas le bill tel qu'il est venu de la Chambre des communes, mais qu'il l'affaiblit. D'abord il retranche le mot "limiter" et le remplace par le mot "fixer", ce qui a pour effet de faire contrôler les croisements, le gouvernement du Canada devant fixer la vitesse maximum des trains aux passages à niveau qui ne sont pas gardés suivant les plans de la commission. Je me suis quelque peu amusé de ce qu'a dit l'honorable sénateur de Pictou. Il a dit que nous devons parfois courir certains risques. L'honorable secrtéaire d'Etat et l'honorable sénateur d'Halifax ont prétendu la même chose. Si nous devions dire au peuple qu'il doit se protéger lui-même, le Sénat n'aurait pas sa raison d'être, la loi serait inutile, et une des mesures les plus importantes auxquelles mon honorable ami a attaché son nom ne serait pas dans le recueil de nos lois. Nous devons protéger les gens, nous qui savons qu'un si grand nombre de personnes sont tuées ou blessées sur les chemins de fer, et à cause du peu de cas que l'on fait de la vie humaine. Tout ce que nous pouvons faire c'est de prendre tous les moyens possibles pour la protection du public. Nous devons protéger les gens contre eux-mêmes, et malheureusement nous sommes tous exposés aux dangers qui menacent notre vie. L'honorable sénateur d'Halifax a fait aussi remarquer que le comité a amendé le bill, et quelques-uns des amendements qui sont offerts, y compris le sien, je crois, remettraient le bill tel qu'était, il y a deux ou trois ans, le bill Lancaster. Nous ne sommes pas tenus de faire cela. Nous sommes étrangers aux opinions qu'a exprimées M. Lancaster. Nous devons traiter le bill tel qu'il nous a été transmis de la Chambre des communes sans nous occuper des principes formulés par ceux qui l'ont discuté. Je m'étais préparé à parler plus tôt sur le bill, mais maintenant je ne crois pas qu'il soit nécessaire de parler plus longuement sur le sujet. En tout cas je tâcherai de provoquer un vote relativement à ce projet de loi.

L'honorable M. WOOD: Je ne veux dire qu'un mot avant qu'un vote soit pris sur l'amendement. Je suis, à un certain point, dans la même position que l'honorable sénateur de Saint-Jean. Le présent bill a été soumis deux fois à la Chambre, et chaque fois j'ai voté contre son adoption. Je n'ai pas changé d'avis à son sujet. On ne doit pas oublier qu'en vertu des dispositions de notre statut la compagnie doit ériger une enseigne, le mécanicien d'un train doit faire crier le sifflet à 80 verges du croisement et sonner continuellement la cloche. Quand

cette loi fut discutée, on jugea que cet avertissement était suffisant pour avertir et protéger le public aux abords des croisements. Quoi qu'il en soit, si les gens étaient sur leur garde, il n'y aurait pas autant d'accidents. Quand fut adoptée la loi créant la commission des chemins de fer, cette commission reçut un nouveau pouvoir. Elle fut autorisée à faire des ordonnances spéciales relativement aux passages à niveau où, à son avis, le public devait être mieux protégé.

Depuis que cette loi a été mise en vigueur, une meilleure surveillance a été exercée sur un grand nombre de croisements, et, d'après ce que j'ai compris par les témoignages qui ont été recueillis dans le comité des chemins de fer, la commission n'a pas cessé d'ordonner, d'après les renseignements qu'elle recevait, qu'une plus ample protection fût accordée au public à plusieurs passages à niveau. A mon avis, ces dispositions offrent une ample protection et si un vote était donné sur le bill, je voterais contre son adoption. Si j'ai bien compris les autorités que mon honorable ami de la droite a citées, elles sont celles des membres du Congrès dont il nous a parlé. Si j'ai bien compris le compte rendu qu'il a lu, la commission des chemins de fer des Etats-Unis recommande l'adoption dans les différents états d'une loi à peu près semblable à celle que nous avons déjà. Je n'ai pas entendu distinctement ce qui a été dit, et si j'ai fait quelque erreur, j'espère que mon honorable ami me reprendra ; mais voilà en substance ce que j'ai compris du discours de l'honorable sénateur. Quant à l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry, je donnerai les raisons pour lesquelles je me propose de l'appuyer. Ce bill nous a été transmis pour la troisième fois, et bien que je ne croie pas qu'il est nécessaire d'amender la loi actuelle, je dirai que nous devons, si nous le pouvons raisonnablement, nous rendre aux désirs de la Chambre des communes, et personnellement je suis bien prêt à voter pour l'adoption d'un amendement à la loi des chemins de fer qui donnerait ce résultat. Je ne veux pas appuyer le bill tel qu'il nous a été transmis de la Chambre des communes, et personnellement je suis bien prêt à voter pour l'adoption d'un

amendement à la loi des chemins de fer qui donnerait ce résultat. Je ne veux pas appuyer le bill tel qu'il nous a été transmis de la Chambre des communes, parce qu'il est, à mon avis, défectueux. Je ne suis pas de l'avis de l'honorable sénateur de Saint-Jean, qui a prétendu que nous devons adopter les mesures telles qu'elles nous viennent de la Chambre des communes.

L'honorable M. ELLIS : Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. WOOD : Alors j'ai mal compris l'honorable sénateur. Quoi qu'il en soit, je ne crois pas que nous soyons obligés d'adopter un bill que nous trouvons défectueux, si souvent qu'il puisse nous être présenté. J'aimerais à indiquer les défauts qui se trouvent dans le bill qui nous a été transmis de l'autre Chambre. On y trouve les termes généraux qui ont été indiqués dans cette Chambre. J'en appelle à l'opinion des avocats qui siégent dans cette Chambre-ci. En interprétant cet article, je dis que s'il n'avait pas été amendé, les compagnies des chemins de fer elles-mêmes décideraient, dans tous les cas où la commission n'aurait pas rendu une certaine ordonnance, si le croisement de la voie publique était suffisamment gardé ou non. Elle pourrait exiger pour le public une protection autre que celle qu'exige la loi, ou bien elle laisserait la protection telle que la loi l'exige. Personne ne pourrait contester cela, excepté la commission des chemins de fer, et elle agirait de son propre mouvement ou à la demande d'un municipalité, d'une cité ou d'une ville, et peut-être à la demande de plusieurs particuliers ou d'un seul particulier prétendant que le passage à niveau est dangereux et doit être gardé. Pas une autre personne n'aurait le droit d'intervenir, et l'on ne pourrait soulever la question de savoir si ce passage à niveau était dangereux ou non, avant que l'accident s'y fût produit. La seule chose qui restât à faire à la personne qui avait été blessée ou dont la propriété avait été endommagée c'était de s'adresser à une cour de justice. Quelle que soit l'opinion d'autres personnes à ce sujet, je m'oppose à ce que cette loi reste telle qu'elle est à présent. Permettre, d'après cette loi, que les compagnies décident quelle protection doit être accordée

au public, permettre que la personne qui serait blessée à un passage à niveau suffisamment gardé ou non, serait obligée de s'adresser aux tribunaux pour réclamer des dommages, ce serait permettre une des choses les plus arbitraires du monde. Nous savons les ennuis qui attendent ceux qui s'adressent aux cours de justice pour réclamer des dommages à une grande compagnie de chemin de fer. Nous savons que même lorsqu'ils gagent leur cause, ils doivent perdre bien du temps, subir bien des ennuis et dépenser beaucoup d'argent. Les causes sont portées d'un tribunal à l'autre, jusqu'au plus haut tribunal. Aussi, la plupart de ceux qui subiront des dommages ou recevront des blessures aimeront mieux se résigner à ne rien avoir plutôt que d'intenter des actions contre une compagnie de chemin de fer. Je le répète, si nous laissions la loi telle qu'elle existe, elle serait on ne peut plus préjudiciable à l'intérêt général du pays. L'amendement proposé par l'honorable sénateur de De Salaberry semble répondre, si je ne me trompe, à l'intention qu'a exprimée l'honorable sénateur qui a présenté ce bill dans l'autre Chambre et à l'intention même de la Chambre des communes.

Si je comprends bien, dans cet amendement nous avons décrété qu'aucun train ne passera à un croisement dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, sauf à deux conditions : la commission devra donner un ordre spécial, le croisement devra être construit et entretenu en conformité d'une ordonnance, ou à moins que la commission n'ait permis de faire circuler les trains à une plus grande vitesse. Si je comprends bien l'intention des auteurs du bill, ils veulent que la chose soit confiée à la commission des chemins de fer, et, à mon avis, cette idée est louable, parce que la commission est le tribunal qui doit se charger de la chose.

Cet amendement met toutes la chose entre les mains de la commission. D'après cet amendement, aucun train ne peut franchir un passage à niveau dans une partie populeuse d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, excepté dans deux cas : lorsqu'un ordre spécial a été donné par la commission ou lorsque celel-ci a donné la permission de dépasser cette vitesse à n'importe lequel de ces croisements. Cela me paraît régler complètement la question et donner au public la plus grande protection qu'il puisse espérer sous ce rapport-là.

Je suis prêt à accepter le principe de confier le règlement de la question à la commission et à appuyer l'amendement, parce que je crois qu'il renferme le principe du bill et qu'il répond à l'intention de l'honorable sénateur qui l'a présenté.

L'honorable M. SULLIVAN : Je me suis beaucoup occupé de ces croisements durant les quarante dernières années, et probablement plus qu'aucun autre membre de cette Chambre, parce que je réside dans une ville où les passages à niveau existent en grand nombre sur toute la longueur des chemins de fer, tant à l'entrée qu'à la sortie de la ville. Je sais donc le nombre d'accidents qui s'y produisent, et si les accidents qui ont eu lieu durant l'année figuraient dans un tableau, les honorables sénateurs comprendraient mieux les causes de ces accidents aux passages à niveau. J'ai failli être moi-même écrasé trois fois, et chaque fois par la faute du cocher qui me conduisait. S'il avait attendu ou s'il avait franchi tout de suite la voie, sans hésiter, il n'aurait couru aucun danger ; mais généralement c'est l'hésitation ou le retard qui cause le danger. Il n'aurait pas dû essayer de passer, parce qu'un train express approchait. Les statistiques ne peuvent nullement nous renseigner, parce qu'elles ne nous indiquent pas comment les accidents se sont produits. Tous les accidents qui ont eu lieu à Kingston résulteraient de la négligence. Il y a dans la ville un embranchement sur lequel circulent des trains de marchandises et de voyageurs ; et je ne sais combien de croisements et de rues ces trains traversent. Ils y passent trois ou quatre fois le jour et autant de fois la nuit. Je n'ai pas entendu parler d'accidents qui se soient produits là depuis quelque temps. Le dernier dont j'ai entendu parler s'est produit il y a quatre ou cinq ans, et il est arrivé à un petit garçon qui était en train de jouer à la gare. Les passages à niveau se trouvent dans les parties les plus populeuses de la ville et le long du port.

Il y a plusieurs endroits où les gens ont construit leurs logis tout près de la voie ferrée. Je suis allé, un jour, voir un monsieur Maloney. En sortant de chez lui, j'aurais pu enjamber de son salon à l'encaissement de la voie. Je crois qu'il serait bon de permettre aux municipalités et aux compagnies de chemins de fer de payer une part de l'argent nécessité pour faire garder les passages à niveau dangereux. Ceux qui seront tenus de décider si un passage à niveau est dangereux ou non, devront être absolument indépendants. Ceux qui devraient donner cette décision sont ceux qui aiment à rendre justice et à protéger la vie des citoyens. J'ai été étonné de l'ardeur dont a fait preuve l'honorable sénateur de Marshfield en discutant cette question. J'ai été surpris de son énergie et de son amour du travail. Il a répondu à cinq sénateurs, et je me suis rappelé les paroles de Richard, qui dit : "Sur six Richmonds j'en ai abattu cinq". J'ignore si mon honorable ami a abattu tous les cinq, mais je sais qu'il a fait un effort désespéré pour les abattre. J'ai cru qu'il allait mettre en péril sa santé. J'ai été étonné de le voir prendre une telle attitude, lui qui est un homme si sensé. Je ne comprends pas qu'un homme puisse s'opposer à l'existence de la commission des chemins de fer. Elle est composée des hommes les plus distingués du pays, au moins, elle est censée être composée des hommes les plus distingués du pays. Ils reçoivent des traitements qui les rendent indépendants, et ils sont choisis sans égard à leurs attaches politiques. C'est le meilleur tribunal auquel on doit s'adresser, c'est le plus indépendant du pays. Ces statistiques sont très inexactes. J'ai sous la main le rapport qui a été publié en 1905 et qui contient le nombre des accidents fatals aux Etats-Unis ; il est semblable au rapport publié en Angleterre par le régistrateur général. On n'y voit pas les causes qui ont produit ces accidents-là. Je ne pourrais pas l'appliquer à ce cas-ci ; mais les statistiques qu'il contient font disparaître la fausse idée que plus d'accidents se produisent dans les districts ruraux que dans les villes. Dans plusieurs cas les chiffres sont beaucoup plus favorables aux cités qu'aux villes. Au fait, elles sont très irrégulières.

Hon. M. SULLIVAN.

Il y a aussi les statistiques relatives aux états du New-York et du New-Jersey. Je désirais surtout que mon honorable ami nous dit comment les accidents s'étaient produits ; mais je ne crois pas qu'il ait sous la main ce rapport-là. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour le lire, mais tout honorable sénateur qui voudra le lire pourra trouver une liste des accidents qui ont eu lieu durant cinq années. Les accidents de chemins de fer au Canada ne sont pas comparativement plus nombreux. Il y avait un passage à niveau sur la frontière entre le comté et l'état. Les deux conseils municipaux convinrent de payer la moitié des frais de construction de ce passage à niveau. Le grand danger qu'on court aux passages à niveau n'est pas celui d'être frappé par les trains, mais bien celui que peuvent causer les chevaux qui prennent l'épovante.

Je serais chagrin d'entendre quelque honorable sénateur combattre une disposition ayant pour but de protéger la vie humaine. Si nous pouvons la protéger, nous devont le faire, autrement nous serions coupables. Mais aucune compagnie ne peut empêcher les accidents fatals. Je ne connais aucune disposition qui pourrait empêcher les accidents. Les trains de chemins de fer doivent circuler, et je ne comprends pas comment ils peuvent passer dans une ville à une vitesse de dix milles à l'heure. Les trains qui circulent à dix milles à l'heure peuvent tuer autant de personnes que les trains plus rapides. Je ne pourrais m'attendre à ce qu'une compagnie surveil...t tous les croisements à niveau où passent ses trains. L'honorable secrétaire d'Etat a fait des observations très justes. Il a dit que toutes les municipalités désiraient avoir des chemins de fer. Elles paient bien peu pour les avoir. Il n'y a pas une municipalité dans le pays qui ne ferait pas avec une compagnie de chemin de fer, un contrat par lequel elle se désisterait du droit de réclamer des dommages résultant des accidents qui peuvent s'y produire aux passages à niveau. Je sais bien que les compagnies ne sont pas blâmables dans les cas que j'ai indiqués. La plupart des personnes qui ont été blessées ou tuées étaient ivres. Le plus grand nombre des accidents fatals sont dus à l'entêtement de

ceux qui conduisent des voitures et persistent à vouloir franchir les croisements en avant des trains. Quelquefois, comme cela se voit à Kingston, les dangers sont causés par des chevaux qui prennent l'épouvante; mais j'aimerais mieux voir un cheval prendre l'épouvante que de voir un train me passer sur le corps. Si les compagnies de chemins de fer veulent faire leur devoir, comme je crois qu'elles le feront, et si les municipalités se plaignent, comme il est de leur devoir de s'occuper de la chose, il en résultera de grands avantages. Mais quand il s'agit de dépenser de l'argent, les municipalités ne sont pas pressées à faire disparaître les passages à niveau. Je crois que les compagnies de chemins de fer s'entendront et qu'il n'y aura pas de conflit entre elles.

L'honorable M. POIRIER : Mon avis de motion est encore dans le bulletin de la Chambre, et j'ai pris simplement la parole pour attirer l'attention sur le fait que l'honorable sénateur de Marshfield en a disposé et qu'il vaut mieux qu'il soit rayé. Il n'est pas nécessaire que ma motion soit mise aux voix, parce que la Chambre a déjà exprimé son avis sur le sujet. Je dirai que si je n'insiste pas sur cette motion ce n'est point parce que j'ai changé d'avis. Je suis du même avis, à savoir que le bill qui nous a été imposé est en quelque sorte un bill comportant une dépense d'argent, et l'autre Chambre réclame hautement le droit qu'elle a de faire certaines lois qui intéressent le peuple. Elles a exprimé trois fois cette intention. Cela suffit pour m'engager à approuver sa manière de voir. Si quelques principes étaient en cause, je ne me laisse rais pas guider par l'autre Chambre, mais je me laisse aujourd'hui guider par elle parce que je considère que ce bill comporte une dépense d'argent. Les Communes sont plus en contact avec le peuple ; elles revendiquent leurs droits, et je m'incline devant leur décision. Je dois encore exprimer le regret que nous n'ayons pas renvoyé le bill tel qu'elles nous l'ont transmis, pour leur en laisser prendre la responsabilité devant le pays, au lieu de l'avoir modifié d'une manière peu honorable—je me sers de cette expression avec tout le respect que je dois à mon honorable collègue—et peu propre à grandir le prestige du Sénat.

Le comité se divise sur l'amendement qui est adopté à la suite d'un vote.

Le PRESIDENT : Le rapport sera-t-il adopté tel qu'amendé ?

L'honorable M. FERGUSON : Avant que cette motion soit mise aux voix, je désire donner avis d'un amendement que j'ai l'intention de proposer à la troisième lecture.

Je lirai maintenant la motion. Il est inutile de répéter l'argumentation, et j'exposerai mes raisons en faveur de l'amendement quand le bill devra subir sa troisième lecture ; mais je lirai la motion à présent pour que les honorables sénateurs comprennent exactement ce que je désire. Je prétends—et je crois que les honorables sénateurs me comprennent très bien—je prétends, dis-je, que la loi des chemins de fer telle qu'elle existe n'impose aucune obligation à la commission des chemins de fer relativement aux passages à niveau. Elle rend la chose facultative. La commission peut faire telle ou telle chose ; mais sauf ce qu'exige l'article 237, qui ne s'applique qu'aux chemins de fer en construction, la loi des chemins de fer ne contient aucune disposition qui impose à la commission des chemins de fer l'obligation de s'occuper des passages à niveau. Cela admis, et je crois pouvoir prouver aux honorables sénateurs que cela est vrai, je serai capable de proposer un amendement à l'article 338. Sans doute l'amendement de mon honorable ami de De Salaberry à l'article 275 sera adopté. Le comité l'a approuvé et il sera inséré dans le recueil de nos lois. Je crois qu'il ne donnera aucun bon résultat et qu'il fera peut-être un peu de mal ; mais il laissera la loi essentiellement ce qu'elle est à présent. Elle n'impose à la Commission aucun devoir à remplir, elle ne lui permet que d'accorder la permission sans examen et pour un temps indéfini, sans qu'aucune preuve soit mise devant elle à l'appui des demandes. L'article 238 est un article facultatif qui décrète qu'après qu'un chemin de fer est construit la Commission peut demander à la compagnie du chemin de fer de déposer devant elle les plans de ce chemin. Ensuite la Commission peut pas-

ser des règlements au sujet des passages à niveau, de même que pour chemin de fer en construction. La compagnie d'un chemin de fer en construction doit déposer les plans de ce chemin au bureau de la Commission. Celle-ci passe des règlements concernant les croisements. La loi dit qu'après que le chemin est construit la commission peut demander la production du plan et peut faire des règles et règlements :

2. La commission doit, de temps à autre, faire faire un examen de tous croisements à niveau de voie publique, rendre telles ordonnances et faire tels règlements qu'elle juge nécessaires pour garder ou protéger ces croisements en vue de la sûreté du public.

Il n'y a aucun doute que la loi est affreusement faible relativement à ce que j'ai mentionné. Je me propose d'ajouter un autre paragraphe à l'article 238 :

3. Jusqu'à ce que la commission ait rendu une ordonnance ou fait un règlement, relativement à tous tels croisements, et que la compagnie s'y soit conformée, la compagnie sera responsable, d'après le droit commun, au sujet de ces croisements. ,

Le jugement de la Cour Suprême fait disparaître tout doute à ce sujet. Au reste, que ce jugement soit juste ou non, il est basé sur la loi actuelle du pays. Un père dont le fils est tué à un croisement à niveau ou un fils dont le père est tué à cet endroit n'a pas le droit d'intenter une action en dommages ou ne peut pas aller devant un jury en réclamer, à moins qu'une certaine formalité n'ait été remplie. Il faut qu'une demande ait été faite à la commission et que la commission ait rendu une ordonnance au sujet des croisements à niveau. Après cela, il peut prouver que la compagnie n'a pas fait ce qu'elle devait faire et que la compagnie est responsables de l'accident.

Mon honorable ami de De Salaberry a fait remarquer à maintes reprises que l'adoption du bill tel qu'il nous a été transmis de la Chambre des communes donnera lieu à un grand nombre de poursuites. A présent on peut intenter, en vertu du jugement de la Cour Suprême, une poursuite pour faire décider si les ordres donnés par la commission au sujet des croisements à niveau ont été bien observés. C'est la seule question qu'un jury doive décider au sujet des croisements à niveau, et ceux-ci ne sont que 200 sur 13,000. D'après le jugement de la Cour Suprême, on ne peut s'adresser à une cour relativement aux autres croisements, et une cause ne peut être entendue par un jury que si la commission a rendu une ordonnance au sujet de ces croisements. Et si la compagnie du chemin de fer n'a pas observé cette ordonnance, la cause peut être soumise à un jury. Je crois qu'il est malheureux de laisser la loi du Canada dans un aussi déplorable état. Lorsque nous avons adopté, il y a quatre ans, la loi des chemins de fer, il n'y avait pas, j'oserais dire, un seul membre de l'une ou l'autre Chambre qui soupçonnât que cette loi pouvait permettre à la Cour Suprême de rendre une décision comme elle en a rendu une dans la cause de McKay *vs* le Grand-Tronc. Je ne crois pas qu'un honorable membre de cette Chambre-ci ou de l'autre Chambre ait jamais conçu l'idée que nous laissions la loi dans un aussi déplorable état ; c'est pourtant dans ce déplorable état que la Cour Suprême l'a trouvée dans la cause à laquelle j'ai fait allusion, et il n'a pas été interjeté appel de ce jugement, et la loi telle qu'elle existe reste la loi du pays. Je n'ai pas été surpris—j'aurais dû cependant l'être—d'entendre mon honorable ami de Westmoreland dire à la Chambre que le bill tel qu'amendé par mon honorable ami de De Salaberry doit satisfaire le député chargé de ce projet de loi dans l'autre Chambre. Il croit qu'il donne exactement ce que désirait M. Lancaster, qui a rédigé le bill dans l'autre Chambre. En réponse à cela, laissez-moi vous dire que les représentants des compagnies de chemins ont dit devant notre comité que la mise en application du bill Lancaster leur coûterait $50,000,000. Nous n'en entendons plus parler, depuis que cette disposition a été retranchée. Et l'histoire des $5,000,000 ? Je ne vois pas que la mise en application de ce bill leur coûterait un seul dollar. Les compagnies n'auront qu'à s'adresser à la Commission pour obtenir une permission qui ne sera peut-être que pour la forme. Il n'est pas question ici d'une permission spéciale. Elles peuvent s'adresser à la Commission et en obtenir une ordonnance qui s'appliquera à toutes les traverses qui ne sont pas prévues, et elles n'auront qu'à payer les avocats qui s'adresseront pour elles à la Commission. A part

cela, elle n'impose aucun devoir à la Commission et aucune obligation aux chemins de fer relativement à la garde des croisements à niveau. Tout honorable sénateur qui lira attentivement l'article pourra se convaincre de cela. L'article rigoureux qui dit : "A moins que tel croisement ne soit convenablement gardé et entretenu à l'avenir en conformité des ordres de l'ancien Conseil privé" s'applique à environ 200 croisements. Les autres croisements tombent sous l'autorité de la Commission. Celle-ci est autorisée à s'en occuper. Le parlement est allé jusqu'à dire : "Permettez-leur de faire circuler leurs trains aussi rapidement qu'elles le désirent à tous ces croisements et vous n'aurez pas besoin de les inspecter. Voilà notre décision". J'ai lu dans un journal ce matin que le président Roosevelt dans un message qu'il a adressé au Congrès des Etats-Unis lui a recommandé, en raison de la récente décision de la Cour Suprême relativement à la responsabilité des employés, de modifier la loi. Voilà un gouvernement qui s'occupe des intérêts des employés du pays. La Cour Suprême a rendu une décision—le résumé télégraphique ne nous l'a fait connaître—qui portait atteinte aux employés, et tout de suite le président des Etats-Unis a attiré l'attention du Congrès pour lui faire modifier la loi. Je pourrais difficilement présenter cet amendement sans donner cette explication. Il se peut que je ne prenne plus la parole sur cette question ; mais je dirai, avant de reprendre mon siége, que des incidents extraordinaires se sont produits au sujet de cette mesure. Il y a une cabale très forte, une cabale ardente et persistante...

L'honorable M. WATSON : Non ! non !

Quelques honorables SENATEURS : Non! non !

L'honorable M. POWER : Je soulève une question d'ordre. C'est la deuxième fois que l'honorable sénateur fait une pareille assertion relativement au bill. Personnellement je souffre de l'accusation. Je n'ai été sollicité d'aucune façon, et j'ignore si quelque honorable sénateur l'a été.

Quelques honorables SENATEURS : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. CASGRAIN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. POWER : Il est regrettable que la vertu parlementaire de l'honorable sénateur a été mise à l'épreuve par la cabale.

L'honorable M. FERGUSON : Après avoir soulevé une question d'ordre, l'honorable sénateur d'Halifax a dit que j'ai fait deux fois cette assertion. Je dirai à mon honorable ami que je n'ai fait cette assertion qu'une fois. Quelques autres sénateurs l'ont faite deux fois, mais moi je ne l'ai pas faite. Je ne m'écarte nullement des règles en disant qu'une grande cabale a été faite contre le bill.

L'honorable M. McMULLEN : Je crois qu'il est du devoir de l'honorable sénateur d'accepter l'assertion de l'honorable sénateur d'Halifax. Personne ne m'a parlé du bill, personne ne m'a écrit à ce sujet, et je crois qu'il est injuste que l'honorable sénateur porte une pareille accusation contre toute la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Je parle avec connaissance de cause.

L'honorable M. GIBSON : Je soulève un point d'ordre. L'honorable sénateur dit qu'il parle avec connaissance de cause. Je crois que mon honorable ami se justifierait vis-à-vis de ses honorables collègues de cette Chambre s'il nommait un honorable sénateur qui a été circonvenu par la cabale. Personne ne m'a parlé, ne m'a écrit, ne m'a circonvenu en quoi que ce soit. Je crois que l'honorable sénateur n'a pas le droit de porter une accusation contre tout le Sénat sans nommer celui qui a été circonvenu. L'assertion est indigne de mon honorable ami. Il n'a pas le droit de mentionner, comme il l'a fait, cette honorable Chambre, sans mentionner ceux qu'il sait avoir été sollicités.

L'honorable M. FERGUSON : Relativement au point d'ordre, je n'ai pas fait mon assertion relativement à un membre de la Chambre, mais j'ai dit ce qui est avéré, qu'une grande cabale avait été faite ici.

L'honorable M. WATSON : Non !

L'honorable M. McMULLEN : Non.

Quelques VOIX : Non !

L'honorable M. FERGUSON : Les honorables sénateurs savent parfaitement ce qui s'est fait. Je sais jusqu'à quel point a été faite cette cabale, je sais que des personnes ont exprimé fortement leurs idées dans les corridors et ont insisté pour les faire adopter. Je ne prétends pas que quelque honorable sénateur ait manqué à son devoir à ce sujet. Je n'ai nullement fait cette assertion. Si j'avais porté cette accusation contre toute la Chambre ou contre certains membres de la Chambre, on pourrait facilement dire que j'ai attaqué l'honneur de la Chambre; mais je n'ai pas porté cette accusation. J'ai attiré l'attention sur le fait évident qu'il a été fait dans cette Chambre de la cabale, qu'il en a été fait l'année dernière, d'une manière plus évidente. Je ne suis pas allé plus loin et je n'ai rien à retirer ou à rétracter. Si les honorables sénateurs désirent avoir la décision du président, ils peuvent la lui demander; mais je suis convaincu que je n'ai fait aucune assertion que je sois prié de retirer ou de rétracter.

L'honorable M. BEIQUE : Honorables sénateurs. . . .

L'honorable M. FERGUSON : Si le présiden doit être appelé à donner sa décision, je reprendrai mon siège pour l'entendre. Sinon, je réclame le droit de continuer à parler.

L'honorable M. BEIQUE : Je n'ai qu'un mot à dire sur ce point d'ordre. Je ne crois pas qu'il devrait être permis à un honorable membre de cette Chambre de porter des accusations générales contre les membres du Sénat. Personnellement, comme proposant de l'amendement, je dis, sans crainte d'être contredit, que depuis que je siège dans cette Chambre, je n'ai jamais permis à qui que ce soit, homme de chemin de fer ou banquier, de me solliciter ou de me demander mon opinion sur quelque bill déposé dans cette Chambre, et j'affirme que personne, à ma connaissance, n'a sollicité aucun membre, et qu'en tout cas je ne me suis nullement concerté avec qui que ce soit à cette fin.

Le PRESIDENT : Je suis d'avis que l'assertion qu'a faite l'honorable sénateur de Marshfield ne s'applique à personne en particulier, et je crois qu'il devrait accepter ce qu'a dit l'honorable sénateur, à savoir que les sénateurs n'ont pas été sollicités. Cela n'empêche pas que de la cabale peut avoir été faite, mais sans aucun effet.

L'honorable M. FERGUSON : Je veux aller un peu plus loin. Toutes les influences —j'aurais dû peut-être me servir d'un autre mot—toutes les influences que les compagnies de chemins de fer peuvent exercer légitimement, ont été mises en œuvre pour faire rejeter ce bill dans le Sénat, et je crois qu'il serait étrange qu'une pareille chose n'aurait pas été tentée dans l'autre Chambre durant les deux dernières années. Lorsque le bill fut présenté, il y a deux ans, dans la Chambre des communes, les représentants des compagnies de chemins de fer ont comparu devant un comité spécial et ils y ont invoqué toutes les raisons du monde pour le faire rejeter. Ils ont fait alors tous leurs efforts à la Chambre des communes ,sans aucun succès. L'année dernière, la Chambre des communes a adopté le bill à l'unanimité. Le bill a été étudié par un comité composé de quatre avocats éminents représentant les membres de la droite de la Chambre et trois représentant l'opposition. L'année dernière, il fut présenté à la Chambre des communes et il fut adopté sans discussion d'aucun genre. Cette année il a encore été déposé dans la Chambre des communes, et nous n'avons pas entendu dire qu'une seule voix s'y soit élevée contre son adoption, mais lorsqu'il fut présenté, l'année dernière, toutes les influences furent exercées auprès des membres de cette Chambre pour le leur faire approuver. Pourquoi, ai-je demandé, une pareille pression n'a-t-elle pas été exercée sur la Chambre des communes ? Pourquoi avons-nous été choisis pour régler cette importante question ?

L'honorable M. McMULLEN : Je soulève un point d'odre. Je veux savoir d'abord qu'est-ce qui est soumis au président ?

Le PRESIDENT : La question qui m'est soumise est celle-ci : Le rapport du comité, tel qu'amendé par l'amendement de l'honorable sénateur de De Salaberry, sera-t-il adopté ?

L'honorable M. FERGUSON : Je parle sur cet amendement.

L'honorable M. McMULLEN : L'honorable sénateur a insinué, il y a quelques instants, qu'il avait été fait de la cabale dans le Sénat.

L'honorable M. FERGUSON : Cette question a été réglée.

L'honorable M. McMULLEN : L'honorable sénateur se répète. Il dit qu'il est avéré que les hommes de chemins de fer, ont exercé leur influence dans le Sénat pour faire rejeter le présent bill.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur n'a pas le droit de prendre la parole. Il ne fait allusion qu'à une question qui a déjà été réglée. Il prouve son intolérance à l'égard de tous ceux qui ne partagent pas ses opinions. Il est le plus grand intolérant que j'aie jamais rencontré ici ou ailleurs.

Un honorable SENATEUR : A l'ordre ! à l'ordre !

L'honorable M. FERGUSON : Si les honorables sénateurs connaissent les droits d'un membre du parlement qui discute, ils ne demanderaient pas mon rappel à la question.

L'honorable M. WATSON : Je soulève un point d'ordre ; l'honorable sénateur n'a pas le droit d'adresser la parole à un sénateur d'un côté de la Chambre à l'autre et de lui dire qu'il est le plus grand intolérant qui soit dans le Sénat.

L'honorable M. FERGUSON : J'ai dit qu'il était intolérant pour les opinions des autres. L'honorable sénateur veut-il une décision de la Chambre là-dessus ?

L'honorable M. WATSON : Si l'honorable sénateur veut lire la règle 46, il verra que " toute personnalité ou expression blessante, toute imputation sont interdites ".

L'honorable M. FERGUSON : Je n'ai pas fait de personnalité, je ne me suis pas servi d'expression blessante.

L'honorable M. WATSON : L'honorable sénateur n'est peut-être pas aussi sensible sur ce point-là que sous d'autres.

L'honorable M. FERGUSON : Les honorables sénateurs devraient être patients. Vous avez une forte majorité...

L'honorable M. WATSON : Comment le savez-vous ?

L'honorable M. FERGUSON : Mon honorable ami doit le savoir, parce qu'il est à ma connaissance qu'il a eu des entrevues avec un grand nombre de membres de cette Chambre et qu'il les a persuadés de voter contre le bill. Je ne dis pas qu'il a fait de la cabale. Peut-être l'honorable sénateur connaît-il mieux cette question que tout autre et qu'il a le droit de leur enseigner à voter. Je ne trouve pas à redire là-dessus ; mais lorsque les honorables sénateurs contredisent l'assertion que j'ai faite que la majorité des sénateurs m'étaient hostiles sur ce point, ils devraient prouver que je fais erreur. Toute cette opposition ne m'ébranle pas. J'ai déjà parlé presque seul contre de nombreux adversaires dans des assemblées publiques à la Nouvelle-Ecosse ; mais toujours j'ai eu la bonne fortune de voir mes idées triompher plus tard. Je dirai plus, une pression politique a été exercée contre ce bill, et personne ne sait cela mieux que mon honorable ami qui a soulevé le point d'ordre. J'ai entendu dire en deux ou trois endroits que des membres du gouvernement dans l'autre Chambre ont laissé entendre qu'ils étaient prêts à accepter la motion, et l'on a donné cela comme une raison devant engager les membres de cette Chambre-ci à voter contre le bill Lancaster.

L'honorable M. CASGRAIN : L'honorable sénateur prétend qu'on lui a dit cela. Voudra-t-il nous dire de qui il a appris cela ?

L'honorable M. FERGUSON : Si l'on me prouve que mon assertion est inexacte, je la retirerai. Il n'est pas nécessaire que je dise de qui j'ai appris la chose. Je l'ai sue de plus d'une personne. J'ai su que le fouet politique avait claqué au-dessus des sénateurs pour les faire voter sur cette question. J'ai de bonnes raisons pour croire qu'à un certain moment de la discussion mes vues étaient fortement appuyées par un grand nombre des sénateurs qui d'habitude appuient le gouvernement dans cette Chambre. Je ne suis pas absolument certain que quelques-uns d'eux persistent dans leur opinion, sauf l'honorable sénateur de Saint-Jean, qui vient de parler.

Je parle de ces choses-là, parce que la responsabilité doit retomber sur quelqu'un à ce sujet, et si, comme je l'ai fait remarquer à l'honorable sénateur, la loi exige que la responsabilité, en vertu du droit commun, ne retombe pas sur les compagnies de chemins pour tous les croisements à niveau des voies publiques du pays pour lesquels la commission n'a pas rendu une ordonnance, si la loi exige cela—comme l'indique d'une manière irréfutable la décision de la Cour Suprême—la Chambre entendra souvent des plaintes du peuple. Comme l'a dit l'honorable M. Graham dans la Chambre des Communes, en appuyant fortement le bill, cette question n'est pas réglée, et il faudra tôt ou tard faire une loi qui aille plus loin que le bill Lancaster et appliquer aux croisements ruraux le principe que le présent bill a pour objet d'appliquer aux autres croisements. Je m'en rapporte à la décision de la Chambre. Je m'exprime avec autant d'énergie, parce que l'appui que j'avais au début m'a été enlevé par l'influence politique qui a été mise en œuvre, et parce que je connais aussi les raisons qu'a données la commission des chemins de fer. Après avoir lu le jugement de la Cour Suprême, j'ai été fortement convaincu qu'il était du devoir du parlement de s'occuper de cette question et de s'en occuper convenablement. J'ai habitude, quand une question importante est soulevée, de l'étudier à fond, autant que me le permet le peu d'intelligence que Dieu m'a donnée. Aussi j'ai étudié attentivement, au prix de ma santé, cette question, et je suis venu à la conclusion que la loi, telle qu'elle existe à présent, ne doit pas continuer d'exister, et je suis prêt à appuyer l'amendement Lancaster.

L'honorable M. SCOTT : La décision dont l'honorable sénateur a parlé ne vaut absolument rien. La loi n'existe pas comme elle existait alors. Je ne comprends pas l'attitude de mon honorable ami.

L'honorable M. GIBSON : Je comprendrais l'attitude de l'honorable sénateur de Marshfield s'il n'avait pas offert un amendement au bill tel qu'il nous a été transmis par la Chambre des communes. Il dit que des honorables membres du Sénat ont proposé des amendements au bill pour le faire rejeter absolument. Quel effet aurait son amendement ? Si le bill était si parfait lorsqu'il nous a été transmis par la Chambre des communes, pourquoi mon honorable ami ose-t-il proposer un amendement ?

S'il veut comparer à la loupe son amendement avec celui de l'honorable sénateur de De Salaberry, il verra qu'il n'y a pas de différence entre les deux. L'honorable sénateur a accusé, sans distinction, les membres de cette Chambre-ci d'avoir subi l'influence des compagnies de chemins de fer, parce qu'ils ne partagent pas ses vues. L'honorable sénateur ne siége pas d'hier dans cette Chambre et il sait fort bien qu'il doit sauvegarder l'honneur du parlement. Il peut, s'il connait quelque cas isolé, porter une accusation contre un membre de la Chambre, mais il ne peut pas accuser tous les membres du Sénat. Il est vrai qu'il dit qu'il est seul de son avis. Il doit être désappointé, parce qu'il nous a dit qu'il n'était pas appuyé, non plus, à la dernière session. L'honorable sénateur ne devrait pas faire de pareilles insinuations. Elles ne fortifient pas sa cause. Plusieurs sénateurs sont restés silencieux et n'ont pas prêté attention à ses remarques. Nous admettons tous qu'il a beaucoup travaillé, et nous regrettons que son travail soit resté infructueux. Il est regrettable qu'après avoir travaillé assez fortement pour nuire à sa santé il n'ait pu convaincre la Chambre qu'il avait raison et que tous les autres avaient tort. Nous respectons tous l'honorable sénateur de Marshfield ; mais il ne devrait pas se fâcher parce que ses collègues ne partagent pas ses vues. Que l'honorable sénateur se résigne à sa défaite, et qu'il dise que son avis n'a pas été approuvé par la Chambre ; mais qu'il ne fasse pas d'insinuations contre ceux qui ne partagent pas sa manière de voir, et qui sont honnêtes dans leurs convictions. Il ne s'ensuit pas, parce que nous différons d'opinion avec lui, que nous avons été sollicités et influencés. C'est une accusation erronée S'il eût parlé d'autres bills pour lesquels de la cabale a été faite, il se serait moins trompé ; mais je vois et j'entends, et je puis dire en justice pour ceux que le bill intéresse, qu'il y a eu moins de cabale de faite pour ce bill, proportion gardée avec son importance, qu'il en a été fait pour tout autre bill. Il est vrai que ce bill a été adopté trois fois dans la Cham-

bre des communes ; mais nous ne combattons pas ici cette Chambre. Il est du devoir de chaque membre de cette Chambre d'essayer à améliorer les lois qui nous viennent des Communes, et il est bon de renvoyer amendé un bill que nous avons jugé défectueux à sa réception. Sommes-nous ici uniquement pour ratifier les bills qui nous ont été soumis et qui peuvent avoir été adoptés deux ou trois fois par les Communes ? Nous sommes ici comme les citoyens libres d'un libre pays, qui possèdent le droit de penser pour eux-mêmes et pour faire des amendements aux bills qui ont été ou non adoptés à l'unanimité. Je suis certain que si mon honorable ami savait ce qui se passe à l'autre bout de l'édifice, il saurait que plusieurs mesures importantes ont été adoptées à la vapeur dans l'autre Chambre et peut-être défectueuses sous une une forme, parce que personne ne semblait s'y intéresser assez pour les étudier. Ne conviendrait-il pas, lorsqu'un bill défectueux lui est soumis, que le Sénat l'amendât ou devons-nous nous laisser dicter notre conduite par la Chambre des communes ? Si nous acceptions la théorie de mon honorable ami, le Sénat serait assurément un corps inutile et ne pourrait occuper la position qu'il occupe dans le pays. Je reconnais à mon honorable ami qu'il mérite des éloges pour le travail qu'il fait dans cette Chambre. Personne ne proclame plus hautement que lui la dignité du Sénat ; mais quelquefois il fait des écarts de jugement qu'il regrette. Si je trouvais son amendement préférable à celui de l'honorable sénateur de De Salaberry, je l'appuierais. J'ai la plus grande confiance dans l'honorable sénateur de De Salaberry comme avocat. Il jouit d'une grande réputation dans sa province, et je suis prêt à accepter l'amendement qu'il offre dans l'espèce. Nous ne l'approuvons pas toujours. Cependant, quand il s'agit de l'interprétation à donner à une loi, je crois que je cours moins de risque à accepter sa manière de voir qu'à accepter celle d'un profane. Chaque membre de cette Chambre regrette les accidents fatals aux croisements à niveau des voies publiques. J'ai passé plusieurs années de ma vie sur les chemins de fer, et je sais qu'un grand nombre d'accidents peuvent être attribués à nos compagnies de chemins de fer ; par contre, un grand nombre d'accidents sont dus à la folie des gens. Des jeunes personnes qui partent pour une soirée, bien qu'elles voient approcher un train, essaient de franchir la voie en avant de la locomotive.

Plusieurs accidents se produisent ainsi. J'ai vu se produire à Hamilton et à Montréal des accidents qui n'auraient pas eu lieu si les victimes n'avaient pas commis des imprudences. Dans les parties populeuses de Montréal, où il y a des barrières et des gardiens, qui exercent la plus grande surveillance, j'ai vu des gens ramper sous les barrières et traverser la voie malgré la défense et les avertissements des employés de chemins de fer. Personnellement je voudrais voir ici ce qui existe relativement aux croisements à niveau en Angleterre, mais nous aurions été incapables de construire la moitié des chemins de fer que nous possédons aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, j'aimerais, et je suis certain d'être l'interprète de tous les membres de cette Chambre, que les compagnies de chemins de fer fassent disparaître ces dangers le plus tôt possible.

L'honorable M. FERGUSON : Pourquoi ne pas dire cela dans le bill ?

L'honorable M. GIBSON : Il est bon quelquefois de se hâter lentement. Plusieurs obstacles doivent être surmontés, et souvent des difficultés physiques empêchent de faire un tunnel ou un viaduc. J'ai appris cela durant les trente-huit années et plus que je me suis occupé de pareils travaux, et je sais aussi que les compagnies de chemins de fer désirent garder et surveiller leurs croisements à niveau. Nous faisons un pas dans la bonne voie en les obligeant à surveiller ces croisements-là. Par contre, il serait irraisonnable de demander qu'elles fassent disparaître ces croisements d'ici à un an. Le meilleur moyen de régler la question est d'en saisir la commissions des chemins de fer, parce qu'elle a des ingénieurs qui pourront signaler aux commissaires les croisements qui devront être gardés les premiers. Ceux-ci doivent d'abord faire surveiller les croisements qui sont réellement dangereux, et je crois que les compagnies de chemins de fer

désirent cela autant que l'honorable sénateur de Marshfield.

L'honorable M. FERGUSON : Je désire proposer mon amendement au comité ; mais, avant de le faire, je dirai à mon honorable ami que je puis avoir laissé échapper l'expression que j'étais seul de mon avis. Si je l'ai fait, je n'ai pas voulu faire une telle assertion. J'ai dit que j'avais plusieurs fois combattu seul au cours de mon existence et que j'avais eu l'occasion de voir enfin triompher mes idées. J'aurais été injuste à l'égard des honorables sénateurs qui m'ont appuyé si j'avais parlé de cette façon, si j'avais dit que je lutte seul, quand je sais que plusieurs sénateurs, sinon la plupart, me sont sympathiques. Je ne veux pas qu'il soit compris que l'appui de mes amis ne compte pour rien. Je sais que j'ai insisté avec opiniâteté pour faire prévaloir mes idées ; mais je ne crois pas avoir insinué, au cours du débat, que quelque honorable sénateur était mu par des motifs condamnables. Un honorable sénateur, que je respecte beaucoup, a cru que j'avais fait cela à son égard. J'ai relu mon discours d'un bout à l'autre et je n'y ai rien trouvé qui puisse faire croire cela. Je n'ai fait allusion à aucun honorable membre de cette Chambre. En parlant des compagnies de chemins de fer et de l'influence qu'elles exercent, je n'ai dit que ce qu'elles font. Je n'ai pas dit qu'elles avaient influencé quelque sénateur et l'avaient induit à combattre injustement l'adoption de ce bill.

L'amendement est adopté.

L'honorable M. FERGUSON propose que les paragraphes suivants soient ajoutés à l'article 238 de la loi des chemins de fer :

2. La commission doit, de temps à autre, faire faire un examen de tous croisement à niveau de voie publique, rendre telles ordonnances et faire tels règlements qu'elle juge nécessaires pour garder ou protéger ces croisements en vue de la sûreté du public.

3. Jusqu'à ce que la commission ait rendu une ordonnance ou fait un règlement, relativement à tous tels croisements, et que la compagnie s'y soit conformée, la compagnie sera responsable, d'après le droit commun, au sujet de ces croisements.

L'amendement est rejeté à la suite d'un vote.

L'honorable M. LANDRY, au nom du comité, fait rapport du bill avec des amendements.

L'honorable M. YOUNG propose l'adoption du rapport.

L'honorable M. ELLIS propose que le rapport du comité général ne soit pas adopté, mais que le bill tel que lu le 28 janvier et transmis au comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports, soit lu pour la troisième fois. Il dit : Je n'approuve pas la limite du temps fixée dans le bill. Je prolongerais le temps jusqu'à l'année 1915, mais si le Sénat approuve ce délai, je n'ai aucun doute qu'il sera accordé.

L'honorable M. YOUNG : L'honorable sénateur ne peut proposer cela comme amendement à la motion pour fixer une date, à la troisième lecture.

L'honorable M. SCOTT : Que cela soit substitué au rapport du comité.

L'honorable M. BELCOURT : Je crois qu'au point de vue de la vraie procédure à suivre l'honorable sénateur devrait faire une motion tendant à demander que le rapport du comité général ne soit pas approuvé, mais que le bill Lancaster, tel que transmis de la Chambre des communes, soit renvoyé au comité.

L'honorable M. POWER : Il peut proposer qu'il soit inscrit dans le cahier des avis pour la troisième lecture pour demain, mais il ne peut proposer à présent la troisième lecture.

L'honorable M. ELLIS : L'honorable sénateur qui a présenté ce bill, quand il nous a été transmis, ne voulait pas qu'il fût envoyé au comité des chemins de fer, de peur qu'il ne fût amendé trop considérablement. Je désire qu'un vote soit pris sur le bill, si la chose est possible.

L'honorable M. WILSON : J'aimerais savoir quand le bill a été soumis au comité général de la Chambre ? Je puis facilement comprendre que les amendements, revenus du comité permanent, aient été soumis à la Chambre ; mais il s'agit pour moi de savoir si le bill Lancaster, tel qu'il a été soumis ici la première fois et tel qu'il a été soumis au comité des chemins de fer, a été soumis aussi au comité général de la Chambre ? J'ai parcouru les délibérations, et je n'ai pu y trouver une motion tendant à demander de le soumettre au

comité général. Peut-être que le président peut me dire quand cela a été fait. Si le bill n'a pas été soumis au comité général de la Chambre, nous devons assurément faire rapport sur les amendements faits dans le comité permanent, et si le bill y a été transmis, j'aimerais savoir quand cela s'est fait.

L'honorable M. LANDRY : Si l'honorable sénateur veut regarder à la page 212 des procès-verbaux du Sénat, il trouvera une motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Mills, demandant que le dit amendement—c'est-à-dire le rapport du comité permanent—soit pris en considération jeudi prochain. A cette motion j'ai proposé en amendement, secondé par l'honorable sir Mackenzie Bowell, que le rapport ne soit pas soumis au Sénat jeudi prochain, mais que le bill et le rapport du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports sur le même sujet soient soumis au comité général de la Chambre jeudi prochain.

L'honorable M. ELLIS : J'ai l'honneur de faire la motion suivante :

Résolu que le rapport ne soit pas adopté à présent, mais qu'il soit renvoyé au comité général de la Chambre avec instructions d'y substituer le bill tel qu'il a été transmis par la Chambre des communes.

La Chambre se divise sur l'amendement qui est rejeté après le vote suivant :

POUR:

Les honorables sénateurs

Bernier,	McDonald (Cap-Breton),
Bolduc,	McKay (Truro),
Cloran,	McLaren,
Coffey,	McSweeney,
Ellis,	Miller,
Ferguson,	Montplaisir,
Landry,	Wilson.—14.

CONTRE:

Les honorables sénateurs

Baird,	Jones,
Baker,	Kerr,
Béique,	King,
Beith,	Legris,
Belcourt,	Lougheed,
Bostock,	McHugh,
Bowell (Sir Mackenzie),	McMullen,
Campbell,	Perley,
Carling (sir John),	Power,
Cartwright (Sir Richard),	Riley,
Casgrain,	Robertson,
David,	Ross (Halifax),
Derbyshire,	Roy,
Dessaulles,	Scott,
DeVeber,	Shehyn,
Fiset,	Sullivan,
Frost,	Talbot,
Gibson,	Thompson,
Gillmour,	Watson,
Jaffray,	Wood,
	Yeo,
	Young.—42.

L'honorable M. POIRIER : Je dirai que j'avais fait avec l'honorable sénateur de Rothesay, un arrangement pour nous abstenir simultanément de voter, et que j'aurais, sans cela, appuyé de mon vote l'amendement. Je veux que ceci entre dans les débats.

L'honorable M. FERGUSON : Je désire proposer, en amendement, que le rapport du comité ne soit pas adopté, mais que la disposition suivante soit ajoutée à l'article 238 de la loi des chemins de fer :

2. La commission doit, de temps à autre, faire faire un examen de tous croisements à niveau de voie publique, rendre telles ordonnances et faire tels règlements qu'elle juge nécessaires pour garder ou protéger ces croisements en vue de la sûreté du public.

3. Jusqu'à ce que la commission ait rendu une ordonnance ou fait un règlement relativement à tous tels croisements, et que la compagnie s'y soit conformée, la compagnie sera responsable, d'après le droit commun, au sujet de ces croisements.

L'amendement est rejeté à la suite du même vote.

Le rapport du comité est adopté.

LE DIVORCE GILMORE.

AJOURNEMENT DE LA DISCUSSION DU RAPPORT DU COMITE.

L'honorable M. LOUGHEED propose l'adoption du rapport du comité du divorce *re* requête de Edith May Gilmore.

L'honorable M. LANDRY : Je crois que nous devrions connaître les témoignages avant d'adopter le rapport. Je ne les ai pas encore reçus.

L'honorable M. LOUGHEED : Ils ont été distribués il y a plusieurs jours.

L'honorable M. CLORAN : J'ai été prié par un honorable sénateur qui devait prendre le train de New-York de demander à la Chambre d'ajourner la discussion de ce rapport. Il désire beaucoup le discuter.

L'honorable M. FERGUSON : Il me semble extraordinaire que l'on insiste sur l'a-

doption de cette motion après qu'une pareille demande est faite.

L'honorable M. LOUGHEED : Je puis difficilement comprendre que parce qu'un honorable sénateur désire se rendre à New-York la besogne de la Chambre va être suspendue jusqu'à son retour. Cette motion est restée inscrite dans le cahier des avis durant quelque temps, et les honorables sénateurs qui s'y intéressent ont été avertis qu'elle serait discutée aujourd'hui.

L'honorable M. YOUNG : L'honorable sénateur aura l'occasion de la discuter lorsque le bill nous sera soumis..

L'honorable M. LANDRY : Plus d'une fois, lorsqu'un honorable sénateur devait s'absenter, nous avons acquiescé à pareilles demandes. Mon honorable ami est absent et nous sommes prêts à attendre son retour. Si le gouverneur venait ici aujourd'hui, je comprendrais que nous devrions discuter tout de suite, mais, comme le gouverneur ne viendra pas aujourd'hui ; nous pourrons discuter la semaine prochaine.

L'honorable M. LOUGHEED : Je propose que l'ordre du jour soit rescindé et soit inscrit dans le cahier des avis pour mardi prochain.

L'ordre du jour est suspendu jusqu'à mardi.

BILL CONCERNANT LE TRAITE FRANÇAIS.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT propose la deuxième lecture du bill (57) intitulé : " Loi concernant une certaine convention entre Sa Majesté et le président de la République Française." Il dit : Dans les circonstances peut-être vaudrait-il mieux que le bill subisse maintenant sa deuxième lecture pour que nous puissions le discuter en comité général. Si mon honorable ami de Belleville n'objecte pas, je demanderai qu'il subisse à présent sa deuxième lecture.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Lorsque nous sommes en comité général, nous sommes liés au principe d'un bill, et nous devons nous borner à la discussion de l'article à l'étude; mais il sera bien compris. . . .

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Il est bien entendu que nous pourrons discuter tout le bill.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (37) intitulé : " Bill constituant en corporation la Canada Weather Insurance Company ".—(L'honorable M. Beith.)

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du vendredi, 27 mars 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaire journalières de routine.

CROISEMENTS A NIVEAU.

MOTION.

L'honorable M. FERGUSON propose :

25 mars—Qu'un ordre du Sénat soit donné pour la production d'un état indiquant, séparément, les croisements à niveau de la voie publique sur tous les chemins de fer, sauf ceux qui sont en construction, sous la juridiction de la commission des chemins de fer, et au sujet desquels la dite commission a accordé sa protection depuis sa création; le dit état indiquant la nature de la protection accordée, dans chaque cas, le nom de la compagnie de chemin de fer, la désignation locale de chaque croisement à niveau de la voie publique et le comté et la province dans lesquels ils sont situés, ainsi que la date de l'ordonnance et du règlement qui s'y rapportent; aussi, un semblable état indiquant les croisements à niveau de la voie publique à être protégés par décision de l'autorité compétente au sujet de tous les chemins de fer qui ne sont pas sous la juridiction de la commission, y compris le chemin de fer Intercolonial, et indiquant aussi les règlements promulgués concernant les chemins de fer en construction; et aussi un état semblable au sujet de tous les croisements à niveau de la voie publique, y compris les ordonnances et règlements en force, depuis le premier jour de février 1904, à leur endroit.

La motion est adoptée.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une troisième fois :

Bill (32) intitulé : " Loi constituant en corporation la Banque de Vancouver.—(L'honorable M. Bostock).

Bill (S) intitulé : " Loi concernant la compagnie dit The Pacific and Atlantic Railway Company ".—(L'honorable M. Kerr.)

Bill (67) intitulé : " Loi concernant la Canadian Northern Ontario Railway Company ", tel qu'amendé.—(L'honorable M. Jones.)

DEUXIEME LECTURE DE BILL.

Le bill suivant est lu une deuxième fois :

Bill (121) intitulé : "Loi modifiant la Loi de la cour Suprême.—(L'honorable M. Scott.)

COUR SUPREME.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la deuxième lecture du bill (121) intitulé : " Loi modifiant la cour Suprême.

L'objet de ce bill est d'établir une règle de cour réglant l'ordre des appels provenant des différentes provinces. Il y a actuellement trois classes d'appels, savoir : les appels provenant d'Ontario; ceux provenant de Québec et ceux provenant des provinces maritimes. Le présent bill établit cinq classes d'appels au lieu des trois que je viens de mentionner. La première comprend tous les appels d'origine électorale, lesquels auront priorité. En somme, le principal but est de procurer aux membres du barreau une facilité de connaître l'ordre d'après lequel les appels inscrits pour audition seront entendus.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT (BILL).

(En comité.)

La Chambre se forme en comité général pour examiner le bill (27) intitulé : " Loi modifiant la loi des chemins de fer de l'Etat.

L'honorable M. SCOTT : L'objet du présent bill est de placer le chemin de fer Intercolonial sur le même pied que les chemins de fer ordinaires par rapport aux dispositions de la loi des chemins de fer concernant les accidents. Il prescrit que, si un animal est tué ou blessé sur la propriété du chemin de fer, le gouvernement est responsable, à moins que l'accident ne soit arrivé par suite de la négligence ou de l'acte volontaire du propriétaire de l'animal, ou de ses agents. L'article 2 du bill se lit comme suit :

2. Est abrogé l'article 61 de la dite loi et remplacé par le suivant:

61. Le terrain découvert contigu au chemin de fer et appartenant au chemin de fer doit en tout temps être tenu libre d'herbes mortes ou sèches, de mauvaises herbes, de chardons et d'autres matières combustibles qui n'y sont pas nécessaires.

2. Chaque fois que sont causés des préjudicese à la propriété par un incendie qu'a allumé une locomotive employée sur le chemin de fer, Sa Majesté, soit que ses officiers ou serviteurs soient coupables de négligence ou non, est responsable du préjudice. Mais, s'il est démontré que les dispositifs modernes et efficaces étaient en usage et que les officiers ou serviteurs de Sa Majesté n'étaient d'ailleurs coupables d'aucune négligence, la somme totale de l'indemnité recouvrable sous le régime du présent paragraphe n'excédera pas cinq milles dollars, et elle doit être répartie entre les sinistrés selon que détermine le tribunal ou le juge.

L'honorable M. FERGUSON : Cet article restreint la responsabilité du gouvernement relativement aux dommages causés par le feu des locomotives. Cette restriction devrait être expliquée à la Chambre, parce que je ne crois pas qu'elle soit conforme à la loi des chemins de fer. Du reste, le fût-elle, il importe que nous sachions exactement en vertu de quel principe les autorités des chemins de fer de l'Etat seraient relevées de la responsabilité encourue pour dommages causés par des incendies dus à la négligence de ses propres fonctionnaires. Pourquoi le gouvernement ne serait-il pas responsable de tout le dommage causé de cette manière ?

L'honorable M. SCOTT : Nous sommes en présence du principe—que la Couronne est exempte de toute responsabilité dans quelque cas que ce soit, et le présent amendement à la loi des chemins de fer est justement une concession faite au public. L'article 61 de la loi actuelle prescrit que le terrain découvert contigu au chemin de fer et appartenant au chemin de fer doit

être en tout temps tenu libre d'herbes mortes ou sèches; mais cet article n'inflige aucune pénalité pour infraction dans ce cas. Il ne fait qu'indiquer la direction que doivent suivre les propriétaires du chemin de fer. Or, l'on a cru qu'il n'était pas juste de laisser une infraction commise dans ce cas sans aucune pénalité. Le danger d'accidents est beaucoup plus grand lorsqu'on laisse accumuler sur le terrain contigu au chemin de fer des herbes mortes ou sèche. Le présent bill limite, il est vrai, la responsabilité ; mais mon honorable ami sait que, lorsque la Couronne devient passible de toute pénalité, l'indemnité recouvrable est ordinairement beaucoup plus considérable que si elle devait être payée par un particulier. Les jurés dans ce cas, prennent en considération l'habileté de la Couronne à payer, et l'estimation du montant des dommages est toujours dans ce cas, considérablement exagérée.

L'honorable M. FERGUSON : Mais indépendamment de cet article, l'on peut aussi procéder par voie de pétition de droit.

L'honorable M. SCOTT : Je présume que, si une pétition de droit pouvait être accordée dans un cas de cette nature, ce serait un autre moyen de réclamer une indemnité.

L'honorable M. FERGUSON : Je n'affirme pas que ce moyen existe, et je n'ai pas étudié ce dernier point; mais je voudrais savoir si le présent article 61 n'est pas de nature à remplacer la procédure par voie de pétition de droit lorsqu'il s'agit de réclamer du gouvernement des dommages intérêts.

L'honorable M. SCOTT : Oh, non ; le recours à la pétition de droit est maintenu.

L'honorable M. CASGRAIN : La responsabilité fixée par le présent bill excède de $1,000 celle fixée par la loi générale des chemins de fer, qui s'applique à toutes les compagnies de chemin de fer, et qui est, je crois, de $4,000.

L'honorable M. POWER : Non; la pénalité fixée par la loi générale des chemins de fer est de $5,000. Le présent bill ne fait que placer les chemins de fer de l'Etat sur le même pied que les chemins de fer ordinaires. Je me souviens très bien du texte de la loi actuelle.

L'honorable M. SCOTT : L'article 298 de la loi générale des chemins de fer se lit comme suit :

298. En cas de dommages causés à ces récoltes, terrains, clôtures, plantations, ou bâtiments et leur contenu, par un incendie allumé par une locomotive de chemin de fer, la compagnie qui se sert de cette locomotive, qu'elle soit ou non coupable de négligence, est responsable des dommages ainsi causés, et peut être poursuivie, devant toute cour compétente, en recouvrement du montant de ces dommages: pourvu que, s'il est établi que la Compagnie a employé des appareils modernes et efficaces, et que, d'ailleurs, elle n'a été coupable d'aucune négligence, la somme totale d'indemnité recouvrable à la suite d'une ou de plusieurs réclamations pour des dommages causés par un ou des incendies allumés par la même locomotive et dans la même occasion, n'excède pas cinq milles dollars.

Mais ce qu'il faut pour bénéficier d'une restriction de la responsabilité, est l'usage d'appareils modernes sur l'extrémité des cheminées de locomotives pour empêcher les étincelles de sortir.

L'honorable M. WILSON : L'honorable leader de la Chambre voudra-t-il bien nous expliquer pourquoi le montant des dommages, s'il est prouvé que le gouvernement en est responsable, ne doit pas excéder $5,000, au lieu d'être fixé au plein montant?

L'honorable M. SCOTT : S'il est prouvé que la locomotive était pourvue d'un appareil efficace contre les étincelles, et que toutes les précautions raisonnables avaient été prises pour prévenir tout incendie, ce chiffre est le montant maximum fixé. On a beoucoup discuté sur la question de savoir qu'est-ce que l'on doit entendre par appareils modernes convenables. Nous savons tous que le tirage de la locomotive ne peut être réglé arbitrairement, et si les mailles du tamis recouvrant la tête de la cheminée de la locomotive sont trop resserrées, le tirage de la cheminée est virtuellement arrêté. De sorte que la question se réduit à faire usage d'un couvert de cheminée à mailles appropriées au tirage de celle-ci, ou à mailles donnant un tirage permettant de produire la quantité de vapeur et de pression requises. La loi autorise toute compagnie de chemin de fer à faire usage de la vapeur comme force motrice, et aussi à faire usage d'un couvert de cheminée comme je viens de le dire. Si les mailles de ce couvert sont trop grandes

et laissent sortir, au dehors les étincelles du feu de la locomotive, la compagnie de chemin de fer est alors responsable des conséquences.

L'honorable M. WILSON : C'est ce que je comprends; mais la question qui se pose dans mon esprit est celle de savoir pourquoi le montant maximum des dommages est limité dans le présent bill à $5,000, bien que le dommage souffert puisse être beaucoup plus considérable ?

L'honorable M. SCOTT : Le présent bill a pour objet de placer les chemins de fer de l'Etat sur le même pied que les chemins de fer ordinaires relativement aux accidents causés par les étincelles de locomotives; c'est-à-dire, de le soumettre à la disposition de la loi générale des chemins de fer, qui s'applique aux incendies causés par le feu des locomotives.

L'honorable M. WILSON : Le fait que le montant maximum des dommages est fixé à $5,000 par la loi générale des chemins de fer, n'est pas une raison qui justifie la même restriction dans le présent bill. Vous amendez la loi générale des chemins de fer et essayez de rendre justice aux parties lésées; mais si la loi actuelle restreint le montant maximum des dommages à $5,000, ce n'est pas une raison qui nous oblige d'insérer la même restriction dans le présent bill.

L'honorable M. WATSON : Lorsque la loi générale des chemins de fer a été discutée, le présent sujet a été passablement débattu, et la raison pour laquelle l'on inséra cette restriction concernant tous les cas où des appareils modernes sont en usage pour empêcher les locomotives de lancer au dehors des étincelles incendiaires, c'est que l'on a voulu, alors, encourager toutes les compagnies de chemins de fer à se servir de ces appareils. Quelquefois, dans les plaines de l'ouest, un incendie peut être allumé par une locomotive et causer pour une centaine de mille dollars de dommages. Cet incendie peut se progager dans la prairie et ravager une superficie de trente ou quarante milles. Or, dans un cas de cette nature, si la négligence est prouvée, le montant des dommages peut être immense. Mais si la compagnie de chemin de fer a fait usage de tous les appareils les plus perfectionns pour prévenir tout incendie de ce genre, le montant maximum à payer pour les dommages causés a été fixé à $5,000.

L'honorable M. SULLIVAN : C'est satisfaisant.

L'honorable M. WILSON : Je dois féliciter mon honorable ami (l'honorable M. Watson) s'il est maintenant le leader de la Chambre.

L'honorable M. WATSON : Je n'ai aucunement besoin d'être félicité. Je ferai tout simplement observer à mon honorable ami que j'ai tout autant le droit de donner certaines explications que mon honorable ami a, lui-même, le droit de poser des questions. Il est possible que mon honorable ami n'a pas suivi, avec autant d'intérêt que d'autres membres de la Chambre, les explications déjà données sur le présent bill.

L'article est adopté.

L'honorable M. McKAY (Truro) : Au nom du comité rapporte le bill sans amendement

TRAITE FRANCAIS (BILL).

RAPPORT DU COMITE.

La Chambre se forme en comité général pour examiner le bill (57) intitulé : " Loi concernant une certaine convention entre Sa Majesté et le président de la République française.

(En comité.)

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Les honorables membres du Sénat savent qu'aucune des deux Chambres du parlement ne peut modifier un traité. Tout ce que nous pouvons faire est de l'accepter ou de le rejeter, selon le cas. La Chambre des communes, après avoir examiné à fond le présent traité, l'a adopté et renvoyé au Sénat. Je crois qu'il n'y a eu aucune divergence sérieuse d'opinion dans la Chambre des communes, et qu'il y a eu virtuellement unanimité, puisque cinq députés seulement ont voté contre le bill. Je tiens, toutefois, à faire remarquer que le présent traité et tous les autres du même genre ne sont, plus ou moins, que des essais. Nous espérons obtenir les meilleurs

résultats du présent traité ; mais il serait très dangereux de vouloir discuter à fond ces résultats avant qu'un essai sérieux ait été fait. La Chambre sait que, pendant longtemps, et par suite de la nature du traité en vigueur, le commerce entre le Canada et la France a été plus ou moins d'une nature unilatérale. Nos importations de France ont toujours excédé de beaucoup nos exportations à ce pays. Comme je viens de le dire, ce résultat dépend purement de la nature de notre traité avec la France. Nous importons de France, par exemple, une quantité considérable de soieries, de contonnades et de lainages de fine qualité, ainsi qu'une quantité considérable d'articles de fantaisie pour dames, etc. Nous importons aussi de France une grande quantité de vin, d'eau-de-vie et d'autres liqueurs ; mais nous importons de ce pays très peu de marchandises d'étape. D'un autre côté, nos exportations en France ont été jusqu'à présent très faibles comparativement au montant de nos importations de ce pays. Le chiffre total de nos exportations, pendant les douze mois de l'année 1907, ne s'est élevé qu'à $1,746,000, et ces exportations ne se composent que de deux articles. Nous envoyons en France une quantité considérable de homard en boîte, et aussi une quantité considérable, comparativement, d'instruments agricoles. Nous exportons en France une quantité modérée d'animaux et très peu de céréales, et, bien qu'un grand nombre d'autres articles soient également exportés en France, aucune classe de ces articles, à l'exception des fourrures crues, n'est d'une grande importance. Plusieurs raisons nous ont porté à conclure le présent traité. La première de toutes est le fait que le traité conclu avec la France, en 1903, ne s'appliquait qu'à sept articles de production française et à vingt-deux articles de production canadienne. Il était en outre stipulé particulièrement dans ce traité que tous les avantages accordés par le Canada à toute puissance étrangère, non seulement à l'égard des articles tombant sous l'application de ce traité, mais aussi à l'égard de tout autre article de commerce, s'étendaient également et de plein droit à la France. Il était encore stipulé dans le même traité que le traitement de la nation la plus favorisée par le Canada serait également étendu à la France seulement à l'égard des articles de commerce mentionnés dans le traité. Cette égalité, très préjudiciable au Canada, est supprimée par le présent traité. La Chambre constatera que par le présent traité, le Canada a réussi à obteinr le bénéfice du tarif minimum français sur cent cinquante articles. Or, comme je l'ai dit, je ne puis promettre à la Chambre qu'il nous sera possible de développer maintenant un grand commerce sur plusieurs de ces articles ; mais il y a lieu d'espérer que le Canada pourra le faire à mesure que son commerce se développera. Il faut, d'un autre côté, noter que le Canada obtient par le présent traité les conditions les plus favorables que la France accorde à tout autre pays à l'égard de tous ces articles. Je sais parfaitement que le Canada ne saurait entreprendre de faire concurrence à un ancien pays européen comme la France dans le commerce de produits fabriqués, et que nous ne pouvons faire une concurrence profitable qu'avec nos principales marchandises de production canadienne.

En premier lieu, le coût de la vie en Canada est très élevé. D'après un état curieux soumis au parlement français, il n'y a pas longtemps, le Canada occupe, je crois, le deuxième ou troisième rang, parmi les pays où la vie coûte le plus cher, et cet état a été préparé par le service consulaire français. De même, les salaires sont très élevés en Canada. Puis, la distance qui nous sépare de la France est un autre facteur qui pèse lourdement sur le prix du transport de nos exportations de produits manufacturés. Je puis ajouter que, lors de l'enquête faite par la commission du tarif, un grand nombre de fabricants ont comparu devant cette commission, et ils ont représenté qu'ils étaient tout à fait incapables de produire des articles au même prix que leurs concurrents, particulièrement ceux de l'Allemagne, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, et il est digne de remarque, peut-être, que les seuls produits manufacturés canadiens qui aient pu être exportés avec profit en France sont les instruments d'agriculture, sur lesquels est imposé un droit de douane moins élevé que celui qui frappe presque tous les autres articles importés en Canada. Il faut féli-

citer nos fabricants d'instruments d'agriculture de l'énergie qu'ils ont déployée pour faire valoir leurs produits non seulement en France ; mais aussi dans d'autres pays, et, comme je l'ai dit déjà, une très grande partie de nos exportations en France se compose de cette classe de produits. Je ne sache pas que le présent bill contienne plusieurs points requérant une longue discussion ; mais je suis prêt à fournir aux honorables membres de la Chambre tout les renseignements qu'ils demanderont et qui sont en ma possession. Avant de reprendre mon siège, toutefois, je ferai une observation. Chacun sait que la France est un très riche pays ; qu'actuellement, la France est au rang des plus riches pays de l'Europe, et qu'elle a d'immenses capitaux à placer de différentes manières. Or, tout ce qui est de nature à nous rapprocher de la France et des capitalistes français procurera à la longue de grands avantages au Canada, et l'une des raisons qui ont porté le gouvernement canadien à améliorer ses relations avec la France et à négocier le présent traité, est sa conviction que ce traité aura ultérieurement pour effet d'attirer considérablement l'attention des capitalistes français sur le Canada. Ces capitalistes ont déjà commencé, d'après ce que je puis voir, à faire des placements considérables dans plusieurs de nos entreprises, et nous espérons qu'avant longtemps, le Canada jouira d'une bonne réputation parmi les capitalistes français.

L'honorable M. SULLIVAN : Quels sont les articles dont l'exportation pourra être accrue ? Pouvez-vous en indiquer quelques nouveaux ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Comme je l'ai dit, le présent traité est un essai. Je ne voudrais pas poser présentement en prophète sur la question qui vient de m'être posée ; mais je suis d'avis que nous pourrions accroître considérablement nos exportations en France d'instruments agricoles. Je crois aussi que nous pourrons avec le temps développer un commerce considérable de bois manufacturé, bien que je sois obligé d'ajouter que, pour ce qui regarde la pâte de bois—ce qui est un article que nous espérons pouvoir exporter en France—la demande de cet article ne s'est pas beaucoup accrue, et j'ignore si le présent traité favorisera plus cette branche de commerce avec la France que ne le faisait le traité qui a précédé la présente convention. Quant à la question de savoir si nous pourrons réussir à faire avec la France un commerce considérable d'articles de première nécessité tels que ceux qui entrent dans l'alimentation, la chose me paraît douteuse. Le tarif français est encore élevé sur tous les articles de cette classe. Nous obtenons, il est vrai, le bénéfice du tarif minimum français ; mais à moins que la France ne puisse être amenée à réduire très sensiblement encore son tarif, je ne vois pas que nous puissions espérer un grand développement dans cette direction ; mais je ne doute pas que nos hommes d'affaires ne tirent le meilleur parti des circonstances. La Chambre sait que la France est, elle-même, un pays agricole et qu'elle exporte, dans les bonnes années, une quantité considérable de produits de la terre. Elle a fréquemment exporté en Angleterre de grandes quantités de blé, de beurre, de fromage, d'œufs et de volailles. Ce sont des articles que nous produisons, nous-mêmes ; mais je ne crois pas que nous puissions faire un grand commerce de ces produits avec la France. J'espère que nous pourrons développer notre commerce d'animaux ; mais je dois avouer que, bien que nous obtenions par le présent traité une réduction en vertu du tarif minimum, le tarif français reste encore très élevé sur tous les animaux importés en France. Nous ne pouvons donc pas espérer accroître de beaucoup cette branche de commerce avec ce dernier pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je ne vois aucune objection possible à la manière dont le très honorable ministre a proposé l'adoption du premier article du présent traité. Je puis commencer mes remarques en disant que, à mon humble avis, je n'ai jamais eu, dans le passé, une grande confiance dans aucun traité de commerce avec la France. Le premier et le seul traité de commerce conclu dans le passé avec ce dernier pays fut celui négocié par sir Charles Tupper, et cette convention commerciale n'a pas produit les résultats qu'en attendaient ses auteurs. Le traité

qui est maintenant devant nous, nous donne une certaine liste d'articles sur lesquels une réciprocité est établie—savoir : la concession à la France de notre tarif le plus réduit en retour du tarif minimum français —et j'espère, avec l'honorable ministre, que cette réciprocité aura d'heureux effets. J'ai été très heureux d'entendre certaines remarques faites par l'honorable ministre sur les avantages que le Canada pourra tirer du présent traité. Il nous a dit qu'un jeune pays comme le nôtre ne pouvait entreprendre avec succès de faire concurrence aux fabricants des anciens pays où les industries sont établies depuis des siècles. J'ai appris, en examinant les états déposés devant le parlement, que notre industrie d'instruments agricoles était déjà en état de faire concurrence non seulement à l'industrie similaire française, mais aussi à la même industrie dans les autres parties du monde. Or, ce n'est pas peu dire. Si nous jetons les yeux dans les tableaux de commerce sur les chiffres concernant ces autres pays qui, en vertu du présent traité, doivent obtenir le bénéfice du régime de la nation la plus favorisée, nous constatons, en effet, que, sur la côte du Pacifique, nos exportations à la République Argentine et dans d'autres pays—qu'il est maintenant inutile de nommer, sur $600,000 d'exportations dans ces pays, les instruments agricoles de fabrication canadienne figurent pour une somme de $300,000. Ce fait démontre qu'au moins sur cet article les fabricants canadiens, appuyés sur une bonne et saine politique de protection, ont réussi à établir un commerce extérieur en concurrence aux manufacturiers des diverses parties du monde. J'ajouterai, pendant que je suis sur ce point, que les fabricants d'instruments agricoles canadiens m'ont informé, eux-mêmes, que dès que le nouveau tarif établi par le présent traité a été ratifié en France, ils ont reçu de ce dernier pays un plus grand nombre de commandes d'instruments agricoles. Les fabricants de ces instruments, à Hamilton, ont aussi annoncé dernièrement qu'ils espéraient pouvoir transférer au Canada une grande partie du commerce d'exportations d'instruments agricoles qui se fait actuellement aux Etats-Unis—partie évaluée à $1,500,000—et cela grâce au tarif réduit établi par le présent traité. Ce fait étant admis en faveur de ce tarif, je crois devoir maintenant faire remarquer, après avoir examiné à la hâte les autres articles de ce tarif, qu'un bien petit nombre de ces autres articles peuvent être représentés comme étant aussi bien favorisés que le sont les instruments agricoles. Je veux, toutefois, qu'il soit bien compris que les commentaires que je suis en train de faire sur le traité n'ont aucunement pour objet de le combattre ou de provoquer un vote contre sa ratification. Le très honorable ministre a déclaré avec raison que le Sénat n'avait aucunement le droit de modifier le présent bill. Nous devons, donc, l'accepter ou le rejeter entièrement. Mais, bien que quelques-uns parmi nous, qui ont étudié récemment la présente question, puissent avoir des objections à faire à quelques-unes des stipulations du bill, j'espère que mon très honorable ami le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) ne les raillera pas, s'ils ne proposent pas un vote, et qu'en cela il n'imitera pas le ministre des Finances qui s'est permis cette raillerie dans l'autre Chambre en accusant de manquer de courage ceux qui croyaient devoir critiquer ce bill sans demander un vote pour le rejeter. Quant à moi, un vote serait-il demandé, je ne suis pas prêt à dire que je voterais contre ce bill, vu que j'ai toujours désiré, surtout pendant que j'étais ministre du Commerce—et mon désir était alors partagé par ceux avec qui je travaillais—j'ai toujours, dis-je, désiré développer aussi rapidement que possible le commerce du Canada. On se rapellera que, lorsque la Chmbre s'est trouvée dans une autre occasion, saisie de la présente question, j'appelai l'attention de l'honorable secrétaire d'Etat sur certains télégrammes publiés en Canada et annonçant que les privilèges accordés par le présent traité s'appliqueraient à toutes les contrées jouissant du bénéfice de la clause des nations les plus favorisées dans leurs traités respectifs avec la France.

Mon honorable ami le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), souleva des doutes sur la véracité de ces télégrammes. Cet honorable ministre alla jusqu'à dire que les journalistes étaient toujours en train d'inventer de nouvelles histoires

pour jeter de l'ombre sur les actes du parlement. Or, aujourd'hui, il est constaté que le présent traité s'applique à toutes les nations, grandes ou petites ; à toutes les nations jouissant du bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée. Puis, en jetant les yeux sur les tableaux des exportations et importations, on trouvera même que le présent traité favorisera beaucoup plus les nations étrangères que le Canada, lui-même. Mais avant de m'arrêter sur cet aspect du sujet, il y a une couple de points sur lesquels je désire appeler l'attention de la Chambre. Je regrette—comme toute la Chambre doit le regretter, elle-même—que la clause s'appliquant à l'importation de marchandises en Canada et celle s'appliquant à l'entrée de marchandises canadiennes en France ne soient pas plus libérales qu'elle ne le sont. Je veux particulièrement parler de la question du transbordement des marchandises. En lisant l'article du bill, qui se rapporte à ce sujet, il me semble clair que, en vertu du présent tarif, comme en vertu du tarif qui existait auparavant, toutes les marchandises exportées du Canada en France doivent être transportées directement d'un port canadien à un port français pour avoir droit au bénéfice du tarif minimum français. Le ministre des Finances, je le sais, a prétendu qu'il n'en était pas ainsi ; que les marchandises exportées du Canada en Angleterre et transbordées sur un autre vaisseau pour être ensuite expédiées à Paris, pouvaient être admises, en France, au bénéfice du tarif minimum. Il me semble qu'en lisant l'article du bill, qui se rapporte à ce point, on arrive nécessairement à une autre conclusion. Notre propre tarif impose la condition de l'importation directe de marchandises ; mais lorsque l'on juge à propos de considérer les marchandises comme étant une importation directe, la chose peut se faire, bien qu'il y ait transbordement dans un port étranger, et la loi de notre tarif y pourvoit. Par exemple, le thé importé du pays de sa production doit venir directement au Canada pour bénéficier de notre tarif minimum, et si la cargaison de thé est transbordée à Boston ou New-York, elle est sujette au taux maximum de notre tarif. Mais il n'en est pas ainsi du sucre. Cet article peut être importé du pays de sa production ; puis transbordé à Boston ou New-York, et être admis en Canada au bénéfice de notre tarif minimum, parce que, comme je l'ai dit, la loi y pourvoit. Or, le présent traité avec la France ne contient pas une disposition analogue. D'après l'ancien traité avec la France—et le présent traité est rédigé précisément dans les mêmes termes que l'ancien—les marchandises exportées du Canada en France se rendent directement dans un port français. Notre commerce d'exportation avec la France doit lutter contre les désavantages de la saison d'hiver, et ces désavantages seront toujours un obstacle au succès de ce commerce, vu les dispositions du traité auxquelles je viens de faire allusion. Il est vrai que les marchandises peuvent être exportées du Canada *via* le chemin de fer Intercolonial, durant la saison de l'hiver ; mais à moins que les taux de transport par l'Intercolonial, de Montréal à l'un des ports de l'Atlantique—disons Saint-Jean ou Halifax—ne soient aussi réduits que ceux de Montréal à, disons, Portland, la position de l'exportateur canadien sera toujours désavantageuse. Mais si le gouvernement veut établir un tarif permettant à l'exportateur de Montréal d'expédier ses marchandises—quelles qu'elles soient—à un port canadien moyennant le prix pour lequel elles peuvent être expédiées de Montréal à Portland, dans ces conditions, nous pourrons bénéficier des avantages que nous offre le tarif minimum français. Mais sans la condition que je viens d'indiquer, il n'y a aucun avantage à attendre de ce tarif minimum. La réponse donnée par le ministre des Finances à la question que je soulève présentement est celle-ci : Si les termes du présent traité ne permettent pas d'obtenir ce résultat, c'est bien, cependant, cet objet que les négociations du traité ont eu en vue. Mais nous savons tous que les cours de justice, quand elles ont à décider une question de cette nature, ne tâchent pas de trouver quelle a été l'intention du parlement ; mais elles se contentent de déclarer que la loi ne contient aucune disposition sur laquelle elles peuvent baser une décision. Ceux qui ont été témoins récemment de la réduction du nombre des licences dans Ontario, se rappelleront que le juge en chef Meredith s'est prononcé dans

le sens que je viens d'indiquer. Ceux qui plaidaient en faveur de la réduction des licences, ou plutôt ceux qui soutenaient que le règlement du conseil municipal de Toronto, réduisant le nombre des licences, était légal, se contentaient de s'appuyer sur les intentions du législateur, qu'ils disaient être telles qu'ils croyaient les comprendre eux-mêmes. Mais le juge en chef Meredith leur a répondu : " Je ne connais pas quelles ont été les intentions du parlement ; mais la loi prescrit telle et telle chose, et vous n'avez pas le droit d'adopter un règlement comme celui que vous avez adopté ". Je ne cite cet exemple que pour répondre à la prétention du ministre des Finances sur le point que je viens d'exposer.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Si mon honorable ami veut bien me permettre de l'interrompre, voudrait-il me dire si ses remarques s'appliquent à des marchandises exportées du Canada en France ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Oui.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Pas autant, cependant, qu'aux marchandises importées de France ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Non ; mais j'arriverai à ce point dans un instant. Je soutiens que si des marchandises expédiées d'Halifax ou de Saint-Jean pour être vendues en France, passent par Liverpool où elles sont transbordées, sans être, même, entrées dans ce dernier port, elles ne pourront, en vertu du présent traité, être admises en France au bénéfice du tarif minimum de ce dernier pays. Telle est ma prétention. La même disposition relative au transbordement existe dans l'ancien tarif sur lequel j'ai appelé l'attention. J'ignore si mon honorable ami (sir Richard Cartwright) a examiné le huitième article du présent traité. S'il veut bien l'examiner, il constatera que les marchandises importées directement de France en Canada peuvent être entrées dans tout port maritime ou fluvial du Canada. Je voudrais savoir de mon honorable ami dans quelle position se trouverait une cargaison expédiée directement de France à Port-Arthur, par exemple ? L'importateur pourrait-il, aux termes du présent tarif, bénéficier du tarif intermédiaire établi par notre statut ? L'article 8 dit formellement : " Dans un port maritime ou fluvial du Canada ". Nous savons tous que par l'approfondissement de nos canaux, nous faisons un commerce de transport aussi étendu que possible, qui a pour ports d'entrée ou de sortie ceux des lacs, comme, par exemple, Port-Arthur, ou tout autre port des lacs—comme, par exemple, Toronto. Les vaisseaux tirant quatorze pieds d'eau et venant de l'Ouest peuvent maintenant passer par nos canaux, et ces mêmes vaisseaux sont envoyés jusqu'en Europe avec des chargements de grain et d'autres produits que nous avons à exporter. Si une cargaison de marchandises est importée directement de France à Toronto qui n'est ni un port maritime, ni un port fluvial, pourrait-elle, à son entrée et sans contravention aux termes du présent traité, bénéficier des avantages accordés à l'importateur en vertu des dispositions de ce traité ? Si la présente loi est interprétée aussi rigoureusement que l'ont été dans le passé par nos tribunaux les dispositions de l'ancien tarif et de la loi générale des douanes, je prétends qu'elle ne le pourrait pas. Cette cargaison de marchandises, importée directement de France à Toronto, pour bénéficier du tarif minimum canadien, conformément au présent traité, devrait être entrée à Montréal ou tout autre port du Saint-Laurent. Il est évident que, lorsque les négociateurs, l'honorable ministre des Finances, et l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie ont négocié et rédigé l'article 8 du présent traité, ils ne songeaient aucunement aux ports des lacs qui existent en Canada. S'ils y ont songé, ils ont oublié que les vaisseaux chargés pouvaient être envoyés d'Europe à ces ports sans transbordement. Dans le passé, lorsque des difficultés de ce genre ont été soulevées, l'honorable secrétaire d'Etat nous a dit que, dans des cas de cette nature, le gouvernement s'occupe guère du texte de la loi, si l'intérêt du pays requiert que celle-l'Industrie, ont négocié et rédigé l'article 8 ci ne doit pas être rigoureusement interprétée. Mais, si un marchand importait une certaine quantité de marchandises sur lesquelles il paierait le taux maximum du

tarif, tandis qu'un autre marchand aurait importé des marchandises similaires en bénéficiant du tarif réduit par le présent traité, il appartientdrait alors à la cour de décider si ce dernier importateur avait droit au bénéfice du tarif minimum ou non.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami est-il d'avis qu'un port comme Toronto ne saurait être considéré comme un port du Saint-Laurent ? Le fleuve Saint-Laurent est considéré par quelques-uns comme ayant sa source à Port-Arthur.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Personne ne connaît mieux que mon honorable ami que l'on a prétendu dans le passé que la route du Saint-Laurent s'étendait de Duluth ou Port-Arthur à Québec.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est exactement ce qui a été prétendu.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Mais j'ai peine à croire que telle est l'opinion générale en Canada. Toronto est certainement l'un des ports des lacs. Il en est de même d'Hamilton ; mais si un vaisseau se rend à un port situé un peu plus à l'Ouest, il peut faire entrer sa cargaison sous le régime de l'article 8 du présent traité, et bénéficier de tous les avantages qui en dérivent.

L'honorable M. McSWEENEY : Quels seront les ports d'entrée durant la saison de l'hiver ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Ces ports d'entrée seront ce que j'ai dit en commençant mes remarques. Les vaisseaux devront choisir Halifax ou Saint-Jean, et il faudra se servir du chemin de fer Intercolonial. Les vaisseaux ne pourront entrer dans des ports des Etats-Unis, parce que cela nécessiterait un transbordement. Mon honorable ami a importé, lui-même, assez de marchandises pour connaître ce fait. Vu l'effet à attendre de cette situation, on a fait remarquer avec raison que, pendant au moins une certaine période le présent traité sera plus profitable à la France qu'au Canada. En jetant les yeux sur la statistique déposée devant le parlement, nous trouvons que, pendant les neuf mois finissant le 31 mars 1908, les importations de France se sont montées à $6,679,349, tandis que nos exportations, durant la même période, ne se sont élevées qu'à $1,409,572—ce qui donne contre nous une balance de commerce de $5,269,777.

Le présent traité procurera à la France des avantages deux, trois et quatre fois plus grands que ceux que le Canada en tirera. L'on peut trouver aussi dans la même statistique commerciale que je viens de citer un état indiquant nos importations d'autres pays admis au bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée. Pour ce qui concerne notre commerce avec la France, je n'attribuerai pas le fait que je vais mentionner à la suggestion que j'ai faite, dans un autre débat sur la présente question ; mais je constate que l'on a inséré dans la statistique commerciale soumise au parlement le taux du droit imposé sous le régime des tarifs minimum et maximum français. Le même état indique aussi la proportion pour cent de la réduction faite sur chaque article ; mais pour ce qui concerne notre commerce avec les autres pays admis au bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée, je constate que nos importations de ces pays se sont élevées, durant la même période de neuf mois, à $3,274,567 et nos exportations dans ces pays à seulement $1,242,169—ce qui donne une balance de commerce contre nous de $2,032,398. Quant à notre commerce avec la France, je suis sous l'impression que, vu les avantages qu'elle tirera de la liste des articles spécifiés dans le présent traité, dont plusieurs sont des spécialités produites par ses industriels et qui ne le sont pas en Canada, je suis, dis-je, sous l'impression que la balance du commerce franco-canadien ne fera que s'accroître contre nous. Outre ces spécialités françaises que je viens de mentionner, on remarque encore que le tarif intermédiaire qui existe dans notre statut est par le présent traité réduit considérablement sur les vins légers.

Cette réduction aura pour effet d'accroître considérablement nos importations de vins au détriment—je le crains— de nos fabricants de vins canadiens. Si vous voulez boire du vin pourquoi ne pas user de nos vins canadiens au lieu de vins importés ? Si l'on veut bien examiner, pendant quelques instants, les autres articles du

tarifs établi par le présent traité, l'on constate ce fait regrettable que les produits agricoles tireront très peu d'avantages de ce tarif. La réduction sur ces articles est très faible, et vous constatez aussi que sur un très grand nombre de produits de la ferme pouvant être exportés par le Canada, le droit n'est aucunement réduit. Dans le cas même des chevaux—et mon honorable ami a attiré, lui-même, notre attention sur ce fait, au cours de ses remarques—sur les chevaux de cinq ans le droit est encore régi par le tarif minimum de $30 par tête. C'est un droit très élevé. Sur les chèvres le droit est de $10 et sur les bestiaux, de 2 centins par livre de leur poids.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Le droit est de $1.75 par cent livres sur le bétail.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Sur les chevaux de cinq ans et plus, le droit est de $28.90, et non de $30, comme je l'avais dit, il y a un instant. Au-dessous de cinq ans, le droit est de $9.65. La réduction est de 33⅓ pour cent sur les bœufs et les vaches—le droit étant de $3.65 par 220 livres de leurs poids sur pieds.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : D'où l'honorable sénateur tire-t-il ces chiffres ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je les tire de l'annexe " A " de l'état déposé devant le parlement et préparé soit pas le ministère des Douanes, ou soit par les subordonnés de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) lui-même.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Le tarif maximum sur ces bestiaux est de $2.65 par cent livres, et le tarif minimum, de $1.75

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Sur quoi ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Sur les bœufs pesés sur pieds.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Prenez l'état déposé devant le parlement par le ministère de l'Industrie et du Commerce, ou le ministère des Douanes, et vous verrez que le droit sur les bœufs, pesés sur pieds, est de $3.86. Le droit maximum étant de $5.79, c'est, par conséquent, une réduction de 33⅓ pour cent. Puis, viennent les vaches, les tauraux, bouvillons, taurillons et génisses. Sur tout ces articles la réduction du droit est à peu près la même que celles sur les bœufs. Cependant, l'honorable ministre nous dira que le taux du droit imposé sous le régime du tarif minimum a pour unité proportionnelle 220 livres du poids sur pieds. En sorte que si un bœuf pèse mille livres . . .

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : L'honorable sénateur nous dit avec raison que l'unité proportionnelle est de 220 livres. J'avais, moi-même, basé mon calcul sur nue unité de cent livres. En me servant de cette dernière unité, j'arrive à un tarif minimum de $1.75.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Si l'honorable ministre veut jeter les yeux plus loin, il trouvera que, sur les volailles —dont nous exportons une très grande quantité—comprenant des milliers de tonnes—il n'y a aucune réduction. Le tarif général français sur cet article est de $3.86 ; mais le tableau ne dit pas sur quel percentage ou sur quel poids ce droit est imposé.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Le droit sur les volailles est, je crois, de $1.75 par 100 livres. Mais il n'y a pas de réduction sur cet article comme le dit mon honorable ami.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Les calculs que j'ai sous les yeux sont basés sur une unité proportionnelle de poids de 220 livres, comme je l'ai dit il y a un instant, et je constate que le droit sur les viandes conservées dans des boîtes de ferblanc, a été réduit de $3.86 à $2.89. Il n'existe aucune disposition pourvoyant à ce que ce droit s'applique à la fois sur la boîte et son contenu, ou pourvoyant à un droit plus élevé ; ou à ce que la boîte soit séparément imposée. Je rappellerai, ici, que, dans le traité de Washington certaines dispositions furent insérées relativement à l'importation en Canada de poisson conservé en boîte de ferblanc ; mais il n'y avait dans la loi rien qui prescrivit que les boîtes contenant le poisson doivent être admises en franchise, et cette omission eut pour effet de permettre aux autorités de

Washington d'imposer un droit supplémentaire sur les boîtes. Quant à la question de savoir si le gouvernement français interprètera de cette manière le présent traité, je ne saurais le dire ; mais ce traité ne connaît aucune disposition indiquant que les boîtes de ferblanc contenant des conserves alimentaires feront partie de la valeur imposable de ces conserves. C'est une question qui sera, je le suppose, débattue plus tard.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je puis répondre immédiatement à mon honorable ami que le poids du réceptacle formant l'extérieur du colis est inclus—ce qui comprends les boîtes.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Oui, si cette interprétation était autorisée par une disposition spéciale du présent traité. Je dois avouer que si cette disposition existe, je ne l'ai pas vue. Puis si vous vous rendez jusqu'au bas de la même page, vous constaterez que presque tous les articles tirés du grain restent sous le régime du tarif maximum. L'avoine moulue, en grains et en farine ; l'orge moulue en grain et en farine ; les seigles, le maïs, le sarrazin, se trouvent dans le même cas. Le malt (orge germée), qui est un article que nous pouvons exporter en grande quantité, reste, lui aussi sous le régime du tarif maximum. Il en est ainsi du gruau d'avoine, désigné dans le texte anglais sous le nom de "grits". Je ne sais pas si l'on veut parler des hommes du parti politique désignés sous ce nom. S'il en est ainsi, je désire qu'ils soient admis en franchise sur le marché français. Nous pouvons en exporter un bon nombre. Bref, les articles que je viens de mentionner constituent une partie importante des produits agricoles du Canada. Puis-je demander à mon honorable ami—sans vouloir lui poser une question captieuse—ce que signifie le mot "autres" employé si souvent dans l'énumération des divers articles du tarif établi par le présent traité ? Ce mot suit immédiatement chaque énumération d'articles—comme dans celle-ci : "en grains, décortiqués et autres".

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : D'après ce que je comprends, ce mot signifie "et autres produits du grain non ailleurs énumérés".

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Ce mot apparaît dans nombre d'endroits et il n'est expliqué nulle part. J'ai mentionné une couple de points que je considère comme très importants. Les négociateurs du traité ont omis de définir clairement et avec précision ce qu'ils ont compris par le mot "transbordement". Ce mot ne créera peut-être aucune difficulté ; mais d'après les termes du tarif, il me semble que des difficultés pourront se présenter relativement à l'importation d'articles lors de leur entrée dans les ports des lacs autres que les ports fluviaux. Je mentionnerai un article sur lequel mon honorable ami a appelé notre attention et auquel j'ai fait, moi-même, allusion, il y a quelques instants. Je veux parler des instruments agricoles. Je constate que les fabricants canadiens ont, durant les neuf mois déjà mentionnés, exporté dans la République Argentine pour $238,662 d'instruments agricoles ; puis en Autriche et en Hongrie, pour $23,994 ; au Danemark, pour $6,000 ; en Norvège, pour $2,000 ; en Perse, seulement pour $3 ; mais la Russie en a reçu pour $172,212 ; l'Espagne, pour $8,000 ; la Suède, pour $13,250. Je cite ces chiffres avec un grand orgueil, parce que ceux qui ont suivi la marche des événements, et qui sont engagés dans notre commerce extérieur, connaissent le vif intérêt porté à ce commerce par l'ancien gouvernement et par moi-même en particulier. Du reste, je suis convaincu que si l'on jette les yeux sur les autres produits manufacturés du Canada, l'on constatera que d'autres branches industrielles, celles des instruments agricoles accusent, elles aussi, un développement et un progrès des plus satisfaisants. Mais, bien que les deux derniers gouvernements se soient efforcés de favoriser nos produits fabriqués sur les marchés du dehors, nos fabricants—je parle d'eux comme corps, sans vouloir faire allusion à aucun d'eux en particulier—ne se sont pas conduits, eux-mêmes, comme ils auraient dû le faire. Ils auraient voulu que nos gouvernements adoptassent à leur égard une politique trop paternelle ; ne se contentassent pas de leur ouvrir des marchés d'écoulement et de protéger leurs produits ; mais se chargeassent, même, pour ainsi dire, de les vendre pour eux. Ceux qui connaissent ma carrière politique savent

que j'ai toujours été diamétralement opposé à la politique de mon honorable ami le ministre actuel du Commerce et de l'Industrie (sir Richard Cartwright). J'ai toujours été un protectionniste depuis mon âge le plus tendre, et je suis encore d'avis que, particulièrement dans un jeune pays comme le nôtre, la protection est la seule politique qui soit capable de développer et faire prospérer notre confédération comme nous le désirons tous. Le tarif élevé établi primitivement sur les instruments agricoles importés—accompagné d'une remise additionnelle—qui fut des plus violemment combattue par les membres du gouvernement actuel—alors dans l'opposition—accompagné, dis-je, d'une remise additionnelle d'une partie des droits payés sur la matière première entrant dans la fabrication de ces articles—ce tarif élevé et cette remise ont mis nos fabricants en état de faire concurrence à la production de l'article similaire des Etats-Unis.

Mais au lieu de rester fidèle à leurs engagements et de continuer à blâmer la politique accordant une remise de droits, le gouvernement actuel a même élevé le percentage de cette remise. Il accorde maintenant aux fabricants d'instruments agricoles une remise de 90 pour cent des droits payés sur les articles importés en Canada et entrant dans la fabrication des instruments agricoles destinés à l'exportation. Ainsi, au lieu d'avoir aboli la remise, le gouvernement actuel l'a élevé jusqu'à 90 pour cent. Je présume que les membres du gouvernement actuel ont ouvert les yeux et qu'ils voient maintenant plus clair qu'autrefois. Je les félicite d'avoir su profiter de l'exemple que leurs prédécesseurs au pouvoir leur ont donné, et d'avoir même été plus protectionnistes que ceux-ci l'ont été. Une continuation de cette politique en faveur de tous nos fabricants aura l'effet sur lequel j'ai déjà appelé l'attention—c'est-à-dire, d'ouvrir les marchés étrangers aux fabricants canadiens. Je pourrais énumérer les différents articles que nous exportons ; mais je m'en abstiens—étant donné le fait que la Chambre a déjà sous les yeux une analyse du présent traité et qu'elle est en état de juger par elle-même de sa nature. Il ne me reste qu'à exprimer l'espoir que notre commerce extérieur pourra prendre sous le présent traité un plus grand essor que sous le traité négocié par le gouvernement qui a précédé le gouvernement actuel ; mais je dois reconnaître ce fait—qui n'a, sans doute, échappé à personne—que, dans un pays comme la France, régi par un tarif protecteur élevé, ce n'est pas une tâche facile que celle de négocier un traité en concurrence avec ses industries.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Mon très honorable ami a dit que la France est l'un des plus riches pays du monde. Nous savons tous comment elle a pu se relever après sa guerre avec l'Allemagne, bien que celle-ci l'ait dépouillée de deux de ses importantes provinces—l'Alsace et la Lorraine. Elle a payé toute l'indemnité de guerre qui lui fut alors imposée, et son pouvoir de payer cette lourde indemnité lui vint de sa politique de protection tarifère. Si la France peut devenir la plus riche nation de la terre en appliquant une politique de protection à ses industries, suivons son exemple, ici, et enrichissons-nous comme la France s'est enrichie, elle-même, et l'honorable ministre qui nous a proposé l'adoption du présent traité pourra, à la fin de sa carrière, se réjouir de ce que, grâce à la politique que ce ministre a condamnée, durant la plus grande partie de sa vie, le Canada est devenu l'une des plus riches colonies de l'empire britannique.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami vivra encore très longtemps s'il ne trépasse pas avant de me voir converti à sa croyance dans les bienfaits de la protection. Toutefois, je n'ai pas à me plaindre de la critique que vient de faire mon honorable ami. Personne que je sache, dans le Sénat, n'a eu de meilleures occasions que lui de juger des difficultés que soulève la conclusion d'un traité comme celui qui nous occupe présentement, et aussi des avantages pouvant résulter de relations plus étroites avec la France, si nos prévisions se réalisent. Il a, je l'admets, raison de dire que, sur les produits agricoles, nous n'avons pu, dans le présent traité, obtenir des concessions. Il sait bien que les intérêts

agricoles, en France, sont très fortement opposés à ce que des concessions soient faites au préjudice de ces intérêts, et nous avons été obligés de traiter d'après les meilleures conditions qu'il nous a été possible d'obtenir. Nous pourrons, peut-être, au moyen du présent traité, introduire les viandes canadiennes et certaines classes d'animaux sur le marché français ; mais je suis bien prêt à reconnaître qu'il n'est pas brobable que nous puissions trouver en France un marché d'écoulement pour une grande quantité de notre grain et de notre farine ; mais je ferai remarquer à mon honorable ami que cela est en partie dû au fait que la France est, elle-même, un grand producteur de grain ; qu'elle exporte, cette année-ci, même—mais je ne puis l'affirmer positivement—une quantité considérable de blé et de farine. Mon honorable ami a, peut-être, remarqué ce fait. Il a peut-être aussi remarqué cet autre fait que la France exporte également une grande quantité de volailles et d'œufs en Angleterre. Ainsi, pour ce qui concerne nos produits de la ferme, bien que nous eussions été heureux de pouvoir obtenir pour eux un droit d'entrée en France à des conditions raisonnables, étant donné le fait que la France produit, elle-même, ces produits et en exporte, je ne sache pas que, pour le présent, au moins, des stipulations plus favorables à notre agriculture, dans le présent traité, nous eussent été très profitables. En somme, toutefois, mon honorable ami a pu dire avec raison qu'il eût été très désirable d'obtenir de plus grandes concessions. Tout ce que je puis dire, c'est que les deux hommes d'Etat qui ont négocié le présent traité ont fait tout leur possible pour les obtenir, et j'espère que ce qui leur a été accordé procurera des avantages considérables au Canada. Dans tous les cas, les dames du Canada, qui pourront désormais obtenir, grâce au présent traité, leurs gants, leurs rubans et autres articles de fantaisie, si chers au cœur féminin, à des prix plus raisonnables que par le passé, féliciteront le pays et les deux Chambres du parlement de leur avoir procuré ces faibles avantages.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je regrette d'apprendre que mon honorable ami soit incorrigible relativement à son ancienne théorie commerciale.

L'article est adopté

L'honorable M. WOOD, au nom du comité, rapporte le bill sans amendement.

Le bill est lu la troisième fois et adopté en vertu de la suspension de la règle.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivants sont présentés et lus une première fois :

Bill (49) intitulé : "Loi constituant en corporation la Shuswap and Thompson Rivers Boom Company".—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (86) intitulé : "Loi constituant en corporation la Northern Empire Railway Company".—(L'honorable M. DeVer.)

Bill (II) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Nipissing Central Railway Company".—(L'honorable M. McGregor.)

COMPAGNIE D'ASSURANCE "PHOENIX".

PETITION PRESENTEE.

L'honorable M. BOSTOCK : Je propose que les règles 24, 110 et 112 soient suspendeus dans le but de présenter la pétition de la compagnie dite "Phoenix Assurance Company" (Limitée). C'est une compagnie d'assurance anglaise, et elle a récemment fait l'acquisition des affaires d'une autre compagnie d'assurance anglaise qui faisait le commerce d'assurance sur la vie en Canada. Le procureur de la pétitionnaire a constaté seulement dans le mois de janvier dernier qu'il était nécessaire à cette compagnie d'obtenir une législation lui permettant de continuer les opérations d'assurance que l'autre compagnie faisait en Canada, et qu'elle a achetés. Depuis que cette nécessité a été constatée par le procureur, ce n'est qu'aujourd'hui que ce dernier a été capable de déposer devant la Chambre la pétition régulièrement signée et scellée de sa compagnie.

La motion est adoptée, et la pétition est présentée.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Avant l'ajournement, je crois devoir demander à l'honorable leader de la Chambre s'il a l'intention de déposer sur le bureau de la Chambre le rapport de la commission du service civil ? Je lui demanderai, en outre, s'il a l'intention de suivre le précédent qui vient d'être établi dans l'autre Chambre, et de donner une explication sur les attaques dirigées contre les différents ministères, et de nous déclarer, comme l'a fait son collègue de l'autre Chambre, que les représentations faites contre ces ministères par cette commission sont inexactes. Je sais qu'il est irrégulier de procéder de cette manière, et qu'elle est même sans précédent ; mais comme nous traversons une nouvelle ère, il pourrait être à propos de nous faire savoir ce que l'on a l'intention de faire.

L'honorable M. SCOTT : La commission du service civil n'a pas fourni au Sénat une copie de son rapport. Elle n'en a déposé que l'original devant les Communes, et cet original a été envoyée immédiatement à l'imprimerie.

Je vois que les journaux ont publié les principales parties de ce rapport, et le public en connaît maintenant la substance.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : L'honorable ministre n'a pas répondu à ma question.

L'honorable M. SCOTT : Je suis tout à fait incapable de le faire. Je n'ai pas eu l'occasion de lire le rapport en question. L'intention est de le faire imprimer immédiatement et distribuer aussitôt que possible.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à mardi prochain à 2 heures.

SENAT.

Séance du mardi, 31 mars 1908.

Présidence de l'honorable RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

INTERPELLATION REMISE.

L'ordre du jour est l'avis d'interpellation suivant de l'honorable sénateur Landry :

Depuis sa formation jusqu'au moment où M. Siméon Napoléon Parent devint un des membres de son bureau de direction, combien la société du pont de Québec a-t-elle payé à chacun de ses directeurs pour services rendus?

Depuis que la compagnie a fait entrer M. Parent dans le bureau de direction, combien, jusqu'à ce jour, a-t-elle payé à chacun de ses directeurs pour services rendus?

Quelle est la nature de ces services?

Combien son secrétaire lui a-t-il coûté?

Combien son ingénieur a-t-il reçu?

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas de réponse à cette interpellation.

L'honorable M. LANDRY : Quand pouvons-nous l'attendre ?

L'honorable M. SCOTT : Il est impossible de le dire. L'honorable sénateur pose des questions auxquelles il n'est pas possible aux membres du gouvernement de répondre. Il faut que ces questions soient envoyées au dehors. Plusieurs doivent être expédiées à Québec, et il est très difficile d'obtenir des réponses.

L'honorable M. LANDRY : Comment se fait-il que, lorsque ces questions sont posées dans la Chambre des communes, des réponses sont données, tandis que c'est le contraire qui arrive dans le Sénat ?

L'honorable M. SCOTT : J'ai fait venir dans mon bureau le fonctionnaire du ministère des Finances, qui est chargé de voir à la préparation de ces réponses, et je lui ai dit : " On a répondu à ces questions dans les Communes ", et ce fonctionnaire m'a dit : " On n'a pas répondu à ces questions ". Les questions de M. le sénateur Landry sont différentes de celles posées dans les Communes. Elles sont de nature à faire commettre des erreurs, et il est très difficile d'obtenir des réponses à ces questions. Telle est l'explication que j'ai reçue du fonctionnaire auquel je viens de faire allusion, et que je répète franchement à l'honorable sénateur.

L'honorable M. LANDRY : Sont-ce les réponses qui sont de nature à induire en erreur, ou les questions ?

La motion est adoptée.

DEBENTURES DE LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION REMISE.

L'ordre du jour est l'avis d'interpellation suivant de l'honorable sénateur Landry qu'il demandera :

Quel est le montant total des débentures émises par la compagnie du pont de Québec?

Combien de ces débentures ont été négociées, à quel taux d'intérêt et d'escompte et combien ont-elles rapporté?

Combien de ces débentures ont été données comme garanties d'emprunts faits par la compagnie aux banques?

Quel montant la compagnie a-t-elle obtenu de cette manière des banques?

Quel taux d'intérêt paie-t-elle?

Quand chacun de ces emprunts est-il remboursable?

Le Gouvernement est-il intervenu dans ces négociations et opérations financières?

De quelle manière? A-t-il donné aux banques sa garantie pour le remboursement du capital emprunté et pour le paiement des intérêts sur icelui?

Pour quel montant le Gouvernement est-il ainsi responsable?

Quelles sont les sommes d'argent que le Gouvernement a déjà avancées (a) soit à la compagnie, (b) soit aux banques, en paiement des obligations dont il s'est rendu responsable?

Le Gouvernement a-t-il en sa possession des débentures de la compagnie en échange des sommes qu'il a déboursées ou des garanties qu'il a données?

Pour quel montant?

L'honorable M. SCOTT : Cette interpellation doit rester en suspens.

L'honorable M. LANDRY : Ces questions tombent entièrement dans le domaine du gouvernement. Pour y répondre il n'est pas nécessaire de faire venir de Québec les renseignement demandés. Nous devrions pouvoir obtenir du gouvernement, lui-même, des réponses à ces questions.

L'honorable M. SCOTT : On nous a fait remarquer qu'il était tout à fait impossible de répondre à ces questions telles qu'elles sont formulées. C'est pourquoi j'ai demandé à M. Ross de préparer une réponse se rattachant autant que possible aux diverses questions posées ; mais un certain nombre de ces questions ne sont pas d'accord avec les faits. Je ne puis pour le moment expliquer à l'honorable sénateur en quoi ce désaccord existe. Tout ce que je puis lui dire, c'est que M. Ross, du ministère des Finances, nous a dit que ces questions étaient si trompeuses et si confuses qu'il était tout-à-fait impossible d'y répondre.

L'honorable M. LANDRY : N'est-il pas possible de remplacer ce fonctionnaire par un homme capable de comprendre ces questions ?

L'honorable M. SCOTT : Le meilleur moyen serait de poser des questions plus intelligibles.

L'honorable M. LOUGHEED : Dans quels termes l'honorable secrétaire d'Etat voudrait-il que ces questions fussent posées ?

L'honorable M. SCOTT : J'ai dit tout ce qu'il faut dire.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre voudrait-il m'aider à rédiger ces questions dans la forme qui lui conviendrait ?

L'honorable M. SCOTT : Laissez, pendant un autre jour en suspens votre interpellation, et j'essaierai d'obtenir la réponse demandée. J'ai fait venir M. Ross dans mon bureau pour essayer d'obtenir cette réponse . . .

L'honorable M. LANDRY : Dites-lui que nous pourrions le remplacer par un homme capable de comprendre les questions que j'ai posées.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur peut, lui-même, se charger de son propre message.

EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Le Gouvernement a-t-il à son service, sur l'Intercolonial, un nommé McGovern qui remplirait les fonctions de contremaître de section de Lévis à la Rivière-du-Loup?

Quel est le salaire de cet employé?

Le Gouvernement est-il tenu de fournir un logement à cet employé?

Dans ce cas, a-t-il mis à la disposition de M. McGovern tout le haut de l'ancienne gare de l'Intercolonial à Lévis pour lui servir de résidence privée?

Le Gouvernement est-il tenu de payer et, en fait, a-t-il réellement payé le coût de la main-d'œuvre et des matériaux qu'entraîne cette installation?

Le Gouvernement sait-il qu'à ce propos il circule dans le public des rumeurs d'une telle gravité que l'intérêt de M. McGovern et celui du Gouvernement imposent la nécessité d'une enquête?

Est-ce l'intention du Gouvernement d'ordonner telle enquête ou du moins de demander au surintendant de l'Intercolonial à Lévis de lui faire rapport sur la nature et l'étendue des accusations, afin de lui permettre de prendre

ensuite les dispositions que lui suggérera l'intérêt public?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses aux questions de l'honorable sénateur sont comme suit :

1. J. McGovern est employé par le gouvernement sur l'Intercolonial comme surintendant de la voie ferrée entre Lévis et la Rivière-du-Loup.

2. $120 par mois, sans compter $10 par mois pour ses frais de voyage.

3. Le gouvernement n'est pas obligé de lui fournir un logement, bien qu'il mette un certain nombre de chambres à la disposition de ses subordonnés, et particulièrement du surintendant de la voie à Lévis. Les autorités de l'Intercolonial ayant trouvé qu'il n'était pas possible de procurer au surintendant de la voie une résidence commode à la station du chemin de fer, on a autorisé la conversion en logement de l'étage supérieur de l'ancien hangar à fret.

4. Non. Dix chambres du deuxième étage ont été meublées, et il a été jugé nécessaire de construire un escalier reliant le plancher du rez-de-chaussée au second étage, afin d'établir une communication avec les chambres.

5. L'installation est faite aux frais des autorités de l'Intercolonial.

6. Non.

7. Aucun rapport n'ayant été reçu par le gouvernement, il ne semble pas qu'il y ait matière à enquête.

La dernière réponse est quelque peu inexacte. Je n'ai pas demandé au ministère : " Si dans le cas où un rapport aurait été reçu par le gouvernement "; mais j'ai demandé : " Si le gouvernement avait l'intention de faire une enquête, ou de demander au surintendant de l'Intercolonial de faire un rapport sur la question. La réponse est " non ".

BRIGADIER GENERAL OTTER.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Qui est nommé à la place du brigadier général W. D. Otter dans le commandement de la division territoriale du Western Ontario, depuis la promotion de ce brigadier général au commandement en chef de l'état-major général?

L'honorable M. SCOTT : La question de nommer un remplaçant du colonel et brigadier général provisoire, W. D. Otter, dans le commandement de la division territoriale du " Western Ontario ", est maintenant l'objet de l'attention de Son Excellence le Gouverneur général en conseil.

COMMANDANTS EN CHEF.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Quels sont les officiers de la milice préposés au commandement en chef dans chacun des territoires suivants:

1. Ontario-ouest;
2. Ontario-est;
3. Québec;
4. Provinces maritimes, et quel grade chacun d'eux occupe-t-il dans la milice?

Est-ce l'intention du Gouvernement de donner à celui qui commande les forces militaires dans la province de Québec le même grade que celui qui était accordé au commandant des forces dans Ontario-est jusqu'à la fin de février dernier, et qui est actuellement accordé au commandant des forces dans les Provinces maritimes?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses sont les suivantes :

(a) 1. Ontario-ouest : le colonel et brigadier général provisoire, W. D. Otter, C.B.

2. Ontario-est : le colonel W. D. Gordon.

3. Québec : le colonel L Buchan, C.M.G., A.D.C.

4. Provinces maritimes : le colonel et brigadier général provisoire, C. W. Drury, C.B., A.D.C.

(b) Le colonel Buchan, commandant des forces de la province de Québec, détient maintenant le même grade que celui du commandant d'Ontario-est (le colonel W. D. Gordon); le grade possédé par le commandant, dans les provinces maritimes, est celui de colonel et brigadier général provisoire.

La question de conférer le grade de brigadier général au commandant des forces de la province de Québec est maintenant l'objet de l'attention de Son Excellence, le Gouverneur général en conseil.

L'honorable M. LANDRY : C'est la réponse pouvant être donnée, aujourd'hui?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LANDRY : Je vois par les journaux d'hier que le colonel Buchan a été nommé brigadier général. La réponse qui vient d'être donnée a été préparée—je le suppose, du moins—avant cette nomination.

L'honorable M. SCOTT—Mon honorable ami obtient toujours—à ce que je crois—les renseignements les plus récents, et même quelque peu avant que je les reçoive moi-même.

L'honorable M. LANDRY : Ce que nous dit présentement l'honorable ministre semble être vrai.

LA CARABINE ROSS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Le Gouvernement a-t-il conclu un arrangement quelconque pour la fabrication de baïonnettes devant s'adapter à la carabine Ross?
Dans l'affirmative, avec qui?
Pour quelle quantité?
A quel prix, la pièce?
Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions, pour la confection de cet article?
Et dans l'affirmative, quels sont les journaux qui ont publié dans leurs colonnes les avis donnés par le Gouvernement à cet effet?

L'honorable M. SCOTT : J'ai répondu à cette interpellation l'autre jour. J'ai dit que la question était à l'étude, et que rien n'avait été encore décidé sur ce sujet.

L'honorable M. LANDRY—Dans ma dernière interpellation je demandais si les carabines fabriquées avaient des baïonnettes, et la réponse a été " non ". Aujourd'hui, je pose une autre question.

L'honorable M. SCOTT : J'ai compris que mon honorable ami demandait des renseignements sur l'approvisionnement de baïonnettes, et j'ai dit que la question était à l'étude.

L'honorable M. LANDRY : Je n'ai jamais posé cette question avant aujourd'hui.

L'honorable M. SCOTT : Eh bien ! c'est la réponse que j'ai à donner maintenant.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre a été induit en erreur, l'autre jour, par ma question. Je pourrais, peut-être lui fournir maintenant quelques renseignements et lui dire que le contrat pour la fabrication de baïonnettes a été adjugé à la compagnie Ross.

PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Quel est le montant de l'intérêt dû, dont il est fait mention dans la déclaration suivante donnée par le gouvernement, le 25 mars courant:

La compagnie du pont fixe à $6,899,033.03 le coût jusqu'au 1er mars 1908 du pont, y compris celui du pont de la chaudière et celui des chemins de fer qui en sont les aboutissants (railway approaches); auquel montant il faut ajouter les intérêts accrus depuis le 30 juin 1907 sur les avances garanties par les bons de la compagnie?

L'honorable M. SCOTT : Je ne suis pas en possession du renseignement demandé.

L'honorable M. LANDRY : Est-il très difficile de l'obtenir ?

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas encore réussi, dans tous les cas, à l'obtenir.

L'interpellation est suspendue.

EMPLOI DE SIMEON DELISLE.

L'honorable M. LANDRY : J'aimerais à savoir de l'honorable leader de la Chambre s'il a reçu une réponse à un ordre de la Chambre en date du 29 janvier dernier, demandant la production d'un état indiquant le coût annuel des travaux de construction du quai de Deschambault, etc., avec copie de la correspondance échangée avec M. N. S. Delisle et autres personnes au sujet des dits travaux.

L'honorable M. SCOTT : Où M. Delisle est-il employé?

L'honorable M. LANDRY : Il est employé dans la Chambre des communes—dont il est un des membres. Je voudrais savoir quel montant d'argent ce député aux communes a reçu en sus de son indemnité parlementaire, entre certaines dates. Comme je l'ai dit, la Chambre a ordonné, dans le mois de janvier dernier, la production de l'état auquel je viens de faire allusion.

L'honorable M. SCOTT : Je vais essayer de me procurer le renseignement demandé, s'il est possible de l'obtenir.

LOI DES CHEMINS DE FER (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. YOUNG : Je propose la troisième lecture du bill (3) intitulé : " Loi portant modification de la loi des chemins de fer.

L'honorable M. CLORAN : J'ai donné avis d'un amendement qui se lit comme suit :

4. Nonobstant toutes dispositions contenues dans la Loi des chemins de fer du Canada, ou dans aucune loi du parlement de la Puissance

du Canada, et nonobstant aucune décision de la cour Suprême ou d'aucune cour au Canada, toute personne au Canada aura le droit de prendre des procédures en loi pour obtenir des dommages de la part des individus, des compagnies et des corporations, quand ses droits relatifs à la personne ou à la propriété auront été violés par suite de la négligence de ces individus, compagnies et corporations, de quelque manière que ce soit.

J'ai constaté depuis les quatre ou cinq semaines que le présent bill est devant la Chambre, que nos autorités en matière de législation, sont divisées sur un principe qui est pourtant de l'essence même de la justice que nous aimerions à voir régner en Canada. La principale autorité, du côté du gouvernement, dans le Sénat, l'honorable secrétaire d'Etat prétend que les décisions de la cour Suprême sur le droit revendiqué par les citoyens d'intenter des poursuites en recouvrement de dommages, ne sont aucunement affectées par la présente loi. Je ne suis pas prêt à discuter si l'opinion de l'honorable leader de la Chambre (l'honorable secrétaire d'Etat) est, ou non, bien fondée; mais, d'un autre côté, je me trouve également en présence d'une autre autorité en matière de législation, de l'opinion de l'un de nos hommes politiques les plus éminents, qui est entièrement opposée à celle du leader de la Chambre. Ce fait signifie que les législateurs peuvent différer d'opinion les uns avec les autres tout comme le font les juges de notre cour Suprême. C'est-à-dire que l'un d'eux peut dire que ceci est blanc, tandis que l'autre prétendra que c'est noir. Cette liberté d'interpréter les lois est l'inconvénient regrettable qui se rencontre souvent dans l'administration de la justice en Canada et dans tous les autres pays. Cet inconvénient provient de la manière relâchée dont nos lois sont rédigées et de l'obscurité qui les caractérise souvent. C'est, je le répète, regrettable, mais il en est ainsi et il existe depuis des années. Je ne crois pas pouvoir y remédier par mes seuls efforts; mais j'espère pouvoir, si la Providence me fait vivre assez longtemps, engager mes collègues chargés de la législation du pays à rédiger les lois avec une clarté telle qu'il ne sera plus nécessaire de les interpréter; mais qu'il n'y aura qu'à les appliquer. C'est ce qui m'engage présentement à demander à la Chambre de bien vouloir prendre mon amendement en considération. Ma proposition est très substantielle. J'admets qu'elle va un peu plus loin que la loi générale des chemins de fer; mais j'ai pour appui cette admission faite dans une autre occasion par l'honorable leader de la Chambre, qui nous a dit que des amendements importants avaient été insérés déjà dans des bills, et que, pendant des années, il en avait ignoré l'existence. L'honorable secrétaire d'Etat a cité dans deux ou trois occasions différentes une disposition, insérée dans un bill, il y a une vingtaine d'années. Il s'agissait de certains terrains du Nord-ouest et de certaines subventions. Le bill concernant ces terrains fut modifiée, et l'amendement qu'il subit, bien qu'il fût très important, resta ignoré par le secrétaire d'Etat pendant des années. Si ma proposition est quelque peu à côté de l'usage, on ne saurait donc dire qu'elle crée un précédent. Ma proposition n'a d'autre objet que d'assurer la juste application de toute loi édictée en Canada. Je regrette, en ma qualité de législateur, d'avoir à constater qu'il est nécessaire de déclarer par un statut spécial ce qui existe déjà en vertu du droit commun anglais. Je regrette d'avoir à dire que nos lois sont si obscures que le ministre dirigeant le Sénat les interprète dans un sens, tandis que ces mêmes lois sont interprétées dans un autre sens par une autre de nos premières autorités en matière de législation. Dans quelle position nous trouvons-nous ? Un client se présente à moi et me demande : " Que dois-je faire ? " Je lui réponds : " Voici l'opinion du ministre dirigeant le Sénat ": " Oui ", a-t-il dit, " vous avez un droit " ; mais tournez l'autre page et vous verrez qu'une autre de nos autorités les plus éminentes en matière de législation dit de son côté : " Non, vous n'avez pas le droit "; puis je prends le jugement rendu par la cour Suprême, et je suis obligé d'admettre que, nonobstant la déclaration faite par l'honorable leader de la Chambre, le jugement de la cour Suprême dépouille tout citoyen du Canada de son droit de poursuivre devant les tribunaux en recouvrement de dommages, dans certaines circonstances. La loi qui autorise ce dépouillement ne devrait pas exister sous l'em-

pire de notre constitution. Dans quelques circonstances que ce soit, tout citoyen a le droit de poursuivre qui que ce soit devant les tribunaux en recouvrement de dommages. Ses réclamations peuvent être mal fondées; mais c'est à la cour qu'il appartient de décider cette question de fait, et le fait essentiel reste intact, à savoir: que tout citoyen en Canada a le droit de poursuivre devant les tribunaux en recouvrement de dommages. D'après la décision rendue par la cour Suprême re McKay vs. la compagnie du Grand-Tronc, ce droit est supprimé non conformément à l'opinion exprimée par l'honorable leader de la Chambre, mais conformément à l'interprétation donnée par l'honorable sénateur de Marshfield, c'est-à-dire cette autre autorité à laquelle j'ai fait allusion il y a un instant. Quant à l'amendement que je propose, il simplifie la situation, sans altérer beaucoup le statut existant. Il confère à qui que ce soit un droit essentiel que nous n'avons pas encore défini dans aucun de nos statuts, bien qu'il soit consacré dans toutes les autres parties de l'empire britannique où toute personne a le droit de prendre des procédures judiciaires en recouvrement de dommages causés à sa personne ou sa propriété. Telle est la signification du présent amendement, ni plus ni moins. Il confère tout simplement le droit à toute personne en Canada d'obtenir des tribunaux du pays le redressement d'un grief sans consulter aucun avocat sur la question de savoir si elle en a le droit ou non. C'est un droit fondamental et primordial que je demande à la Chambre de reconnaître à tout citoyen du Canada.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur ne m'a pas cité exactement. J'ai dit que la cause de McKay vs le Grand-Tronc ne pouvait plus être citée. La loi qui existait en 1888, a été modifié een 1902, et cette cause fut instruite devant la cour en conformité de la loi des chemins d efer telle qu'elle existait alors, c'est-à-dire avant 1902. J'ai déclaré que la loi des chemins de fer avait été depuis modifiée, et il ne faut certainement aucun effort de logique ou de raisonnement pour établir qu'une loi sur laquelle est basée une décision judiciaire n'est plus en vigueur après qu'elle a été modifiée. Pour ce qui regarde la proposition de l'honorable sénateur, elle n'a aucun rapport avec le présent bill, et elle peut être considérée comme étant un empiètement très sérieux sur les droits des diverses provinces, puisque tous les contrats et toutes les conventions tombent sous la juridiction de celles-ci. Le présent amendement ne contient rien se rattachant à la proposition de loi qui est maintenant devant nous.

L'honorable M. BEIQUE : Je désire poser une question à l'honorable sénateur de Victoria. La loi générale des chemins de fer confère, comme le sait mon honorable ami, aux compagnies de chemin de fer le droit d'exproprier des terrains appartenant à des particuliers. Dans quel sens la disposition qu'il propose en amendement affecterait-elle le droit qu'on les compagnies de faire ces expropriations? Aurait-elle pour effet de supprimer ce droit d'expropriation?

L'honorable M. CLORAN : Je comprends très bien ce que viennent de dire l'honorable leader du Sénat et l'honorable sénateur qui vient de reprendre son siège. Pour répondre d'abord à l'honorable sénateur de De Salaberry, je lui ferai observer que la disposition que je propose coudoie virtuellement la loi criminelle dans des cas équivalant à une négligence criminelle.

L'honorable M. POWER : Les dommages ne sont pas criminels.

L'honorable M. CLORAN : Non. L'honorable sénateur est un avocat de Halifax. Ne sait-il pas que l'on a le droit de recouvrer des dommages pour libelle criminel, et que la chose se voit presque tous les jours? Mais je ne puis, aujourd'hui, donner à mon honorable ami une leçon de droit. Puis, en réponse à l'honorable leader du Sénat, j'ai ceci à dire : Il reconnaît qu'une injustice a été commise sous le régime de l'ancienne loi; mais il ajoute que cette loi a été modifiée. Le parlement, suivant moi, s'est couvert de honte; il a outragé les droits des citoyens en adoptant une loi qui empêche l'homme pauvre de recouvrer les dommages qu'on lui a fait subir. L'honorable leader du Sénat admet ce fait; mais il nous dit que la loi est changée. Peu m'importe que la loi soit changée ou non. Ce que je désire faire insérer dans nos statuts est une déclaration

nette, précise, exempte de toute ambiguité, et portant que tout citoyen du Canada a le droit, sous l'empire de la loi, de poursuivre un individu, ou une corporation en recouvrement de dommages si ses droits ont été lésés par cet individu ou cette corporation. Le secrétaire d'Etat a reconnu que notre parlement avait adopté une loi sous la régie de laquelle des particuliers ont été privés de leurs droits.

L'honorable M. SCOTT : Ce n'est pas ce que j'ai reconnu.

L'honorable M. CLORAN : Il me faudrait alors une explication. L'honorable ministre a admis que la décision rendue dans la cause McKay vs. le Grand-Tronc était basée sur l'ancienne loi—la cour Suprême du Canada ayant déclaré que la veuve et les orphelins de McKay n'avaient aucun droit de poursuite, vu la loi alors en existence.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : L'honorable sénateur a-t-il cité la disposition de la loi des chemins de fer, qui régit ce cas?

L'honorable M. CLORAN : Cette disposition ne se trouve pas dans la loi des chemins de fer. Si l'honorable sénateur de Middlesex s'était trouvé ici, il aurait entendu un débat qui a duré deux semaines, sur cette question, et l'honorable sénateur de Marchfield a parfaitement établi le point qu'il a soulevé alors. Tout ce que l'honorable secrétaire d'Etat a pu faire pour y répondre, c'est de nous dire que la loi avait été modifiée; mais sous l'empire de l'ancienne loi, la veuve et les orphelins en question n'avaient pas le droit de recourir aux tribunaux dans cette circonstance. Je demande aujourd'hui, qu'il soit prescrit dans nos statuts, nonobstant tout jugement rendu par la cour Suprême, ou par toute autre cour du pays, que tout citoyen a, conformément au droit commun, le droit de poursuivre devant les tribunaux le recouvrement de dommages que lui ont fait subir des particuliers, ou des compagnies ou corporations. Ma proposition n'est aucunement propre à renverser le système judiciaire qui régit l'empire britannique. Elle tend, au contraire, à l'affermir et l'une des raisons pour lesquelles je suis fier d'être sujet de l'empire britannique, c'est que le droit anglais est pénétré d'un sens de justice plus grand que celui de toute autre nation.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur voudrait-il répondre à ceete question? Je désire savoir si, d'après ce qu'il comprend, l'adoption de sa proposition serait de nature à porter atteinte au droit conféré aux compagnies de chemins de fer d'exproprier des terrains?

L'honorable M. CLORAN : Je réponds "non", et si elle y porte atteinte, ce n'est que dans le cas suivant : Si, par exemple, les commissaires chargés de l'expropriation, rendaient une décision injuste contre un particulier, ce dernier aurait le droit d'en appeler aux tribunaux du pays.

L'amendement est déclaré perdu.

L'honorable M. CASGRAIN : La Chambre peut se rappeler que l'honorable sénateur de Marshfield a prétendu que le rapport du ministère des Chemins de fer et celui de la Commission des chemins de fer devraient s'accorder, et il a fortement insisté sur ce point. J'ai comparé moi-même ces deux rapports avec un grand soin et préparé une liste des chemins de fer qui ne sont pas sous la juridiction de la commission que je viens de nommer; mais qui sont compris dans le rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux. Cette liste ne se trouve pas dans le rapport déposé devant le comité par M. Geo. A. Mountain, ingénieur en chef de la commission des chemins de fer. Cette liste se lit comme suit :

Ottawa, 1er novembre 1907.

Liste des compagnies de chemins de fer qui ne se trouvent pas sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada:

Bruce Mines and Algoma, 17 milles.
Canada Coal and Railway Company, 12 milles.
Cape Breton, 31 milles.
Caraquet Railway, 71 milles.
Crows Nest Southern, 53 milles.
Halifax and Yarmouth, 369 milles.
Halifax and Southwestern, 269 milles.
Intercolonial Railway, 1,449 milles.
Inverness Railway and Coal Company, 61 milles.
Irondale, Bancroft and Ottawa, 48 miles.
Kaslo and Slocan, 32 milles.
Kent Northern, 27 milles.
Lotbinière and Megantic, 30 milles.
Midland Railway, Manitoba, 23 milles.
Morrissey, Fernie and St. Michel, 11 milles.
New Westminster Southern, 26 milles.

Nosbonsing and Nipissing, 5 milles.
Nova Scotia Steel and Coal Company, 13 milles.
Phillipsburg Railway and Quarry Cove, 7 milles.
Prince Edward Island Railway, 267 milles.
Quebec Central, 222 milles.
Quebec and Lake St. John, 241 milles.
Sydney and Louisburg, 54 milles.
Temiskaming and Northern Ontario, 199 milles.
Victoria and Sydney, 17 milles.
Victoria Terminal Railway and Ferry Company, 18 milles.
Washington County, 1 mille.
Wellington Colliery, 11 milles.
York and Carleton, 6 milles.

L'honorable M. CLORAN : Tous ces chemins sont-ils exploités?

L'honorable M. CASGRAIN : Oui. Nous avons dans cette liste plus de trois mille milles de chemins de fer, et les accidents arrivés sur ces chemins sont consignés dans le rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux; mais non dans le rapport de la Commission des Chemins de fer. La Chambre peut se rappeler que l'honorable sénateur de Marshfield nous a dit qu'il avait examiné avec soin ce rapport; qu'il avait constaté que trois personnes seulement avaient été tuées sur l'Intercolonial, et qu'il ne pouvait expliquer le nombre beaucoup plus grand de personnes tuées sur les croisements de chemins de fer, ainsi que la différence qui existait entre le rapport soumis par M. Mountain, de la Commission des Chemins de fer, et celui présenté par H. Payne, du ministère des Chemins de fer et des Canaux. Je regrette beaucoup que l'honorable sénateur de Marshfield ne soit pas présentement à son siège; mais je tiens à démontrer clairement que plusieurs chemins de fer ont été omis dans le rapport d'après lequel M. Mountain, de la Commission des Chemins de fer, a préparé le sien. Je me suis donné la peine de chercher ces chemins de fer et je me suis assuré que quelques-uns d'eux figurent dans l'un des deux rapports, tandis qu'ils sont omis dans l'autre.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur est-il prêt à nous faire connaître le nombre de personnes tuées, ou d'accidents arrivés sur les trois mille milles de chemin de fer dont il nous a donné la liste ?

L'honorable M. CASGRAIN : Non, parce que je n'ai pas moi-même préparé cette liste; mais ce nombre se trouv edans le rapport.

L'honorable M. LANDRY : La liste lue par l'honorable sénateur ne prouve donc rien.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une troisième fois :

Bill (74) intitulé : "Loi constituant en corporation la compagnie dite The Ottawa, Brockvillé and St. Lawrence Railway Company."—(L'honorable M. Derbyshire.)

Bill (87) intitulé : "Loi constituant en corporation la Vancouver Island and Eastern Railway Company."—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (J) intitulé : "Loi constituant en corporation la banque dite The Bank of Canada, London and Paris."—(L'honorable M. De Veber.)

Bill (27) intitulé : "Loi modifiant la Loi des chemins de fer de l'Etat."—(L'honorable M. Scott.)

DIVORCE-GILMORE (BILL).

ADOPTION DU RAPPORT DU COMITE.

L'honorable M. KIRCHHOFFER : Je propose l'adoption du rapport du comité permanent des divorces, auquel a été déférée la pétition d'Edith A. Gilmore, accompagnée des témoignages. Je ne me lève pas avec l'intention de m'opposer au bill. Il est inutile à qui que ce soit de se frapper la tête contre un mur de pierre; mais il est permis de désirer que le mur s'incline du bon côté, c'est-à-dire, du côté de la légalité. Je n'ai pas l'intention de combattre les dispositifs du bill. La pétitionnaire mérite probablement ce que le comité recommande pour elle ; mais je désire faire remarquer que les divorces sont généralement accordés ici, trop aisément. J'ai sous la main une copie des témoignages donnés dans cette cause de divorce, et vous ne pourriez, appuyés sur des témoignages de ce genre, obtenir un jugement de cinq centins d'aucune cour de justice. J'en appelle à l'honorable sénateur de De Salaberry; à l'honorable sénateur des Milles Iles, ou autres sénateurs habitués comme eux à juger de la valeur d'un témoignage, si ce qe je viens de dire n'est pas d'une exacte vérité. On nous demande d'accorder un divorce sur une preuve basée sur des

ouï-dires. L'honorable sénateur de Bedford (l'honorable M. Baker) sait bien que s'il était lui-même, président d'un tribunal, il serait le premier à rejeter une preuve de cette nature. La preuve basée sur un ouï-dire n'a aucune valeur ni devant un tribunal de juridiction civile, ni devant une cour de juridiction criminelle. Or, dans le présent cas, il n'y a que ce genre de preuve comme point d'appui. Cependant, si la preuve obtenue dans la présente cause était d'un caractère ordinaire, je trouverais peut-être, un motif pour ne pas la combattre aussi vivement que je le fais présentement; mais quelle est la preuve obtenue? C'est le témoignage donné par un médecin en violation du secret professionnel. Dans le présent cas le comité se croit justifiable de recommander le divorce bien qu'il n'ait d'autre preuve à l'appui de la pétition en obtention du divorce que le témoignage rendu par un médecin qui déclare ce qui lui a été confié par le défendeur comme patient. Or, le médecin doit considérer tout renseignement obtenu de cette manière comme le fait un membre du clergé relativement au secret du confessionnal, et comme le fait aussi l'avocat qui est tenu de respecter la confiance que met en lui son client.

L'honorable M. POWER : Le médecin dont l'honorable sénateur cite le témoignage, a-t-il eu pour patient le mari qui est une des parties dans la présente cause?

L'honorable M. CLORAN : Il a été malheureusement, le conseiller médical ou le médecin des deux parties maintenant en cause, et c'est lui qui fait connaître tout le fond du débat.

L'honorable M. POWER : La chose n'apparait pas ainsi d'après la preuve faite.

L'honorable M. CLORAN : Si l'honorable sénateur veut bien lire les témoignages tels qu'ils ont été imprimés, il constatera qu'il en est ainsi; il constatera que le défendeur s'est adressé au médecin en question et lui a fait certaines confidences. Ce médecin aurait dû rester muet comme la tombe sur les renseignements ainsi obtenus. Il n'avait pas le droit de trahir ou révéler ce que son patient lui avait dit ou confié. Je n'ai aucunement l'intention de contester la véracité du témoin; mais j'appelle l'attention sur ce fait que les divorces sont accordés souvent pour des raisons au moyen desquelles on ne pourrait obtenir un jugement de cinq cents d'aucun tribunal du pays.

L'honorable M. WILSON : Je soulève une queston d'ordre. L'honorable sénateur cite inexactement, intentionnellement ou non, la preuve faite devant le comité des divorces. Il a cité ce qui a été rapporté par le médecin; mais il n'a pas parlé des résultats qui établissent la criminalité de l'individu.

L'honorable M. CLORAN : C'est pourquoi je m'abstiens de discuter le fonds de la cause. L'honorable sénateur a appelé mon attention sur un point que j'avais l'intention d'exposer. Je ne discute pas le résultat de la conduite du mari, mais je discute la conduite du médecin qui a violé son serment d'office.

L'honorable M. WILSON : Quant à la question de savoir si un médecin a pu violer son secret professionnel, ou son serment d'office, si la chose est possible dans la province de Québec, elle ne l'est pas dans Ontario.

L'honorable M. CLORAN : Alors, je plaindrais les familles d'Ontario, si leurs secrets les plus intimes se trouvaient ainsi à la merci de leurs médecins. Dans tous les pays civilisés les hommes de la profession médicale sont obligés de garder les secrets de cette nature, et s'il n'en est pas ainsi dans Ontario, tant pis pour les habitants de cette province. Le point, maintenant soumis au Sénat, est le fait que la recommandation du comité des divorces n'est basée que sur des ouï-dires. Il eût été très facile au comité d'assigner le défendeur pour lui demander s'il n'avait jamais autorisé le médecin en question à faire la déclaration à laquelle j'ai fait allusion, ou si, en réalité, cette déclaration avait jamais été faite par lui au médecin. Je n'ai pas l'intention de contester les droits de ceux qui comprennent d'une autre manière que moi, la sainteté et le lien sacré du mariage. Leur conscience doit leur servir de guide sur une matière de cette nature; mais lorsqu'on me demande de voter pour un divorce, je tiens à ce que cette demande soit basée sur une raison

plus solide que ne l'est un ouïdire, et particulièrement, que ne l'est une violation du secret professionnel.

La motion est adoptée.

L'honorable M. PERLEY, se lève pour présenter un bill basé sur le rapport.

Le PRESIDENT DU SENAT : L'honorable sénateur devrait attendre jusqu'à ce que l'on ait disposé de tous les articles inscrits sur le bulletin des travaux. Il est contraire au règlement d'empiéter sur l'ordre de nos travaux.

L'honorable M. LOUGHEED : D'après l'usage suivi par le Sénat, un bill est présenté et lu la première fois après l'adoption du rapport du comité des divorces.

L'honorable M. POWER : Je crois cependant, que la procédure indiquée par l'honorable président est celle qui est conforme au règlement.

Le PRESIDENT : D'après la règle générale, on ne doit pas s'écarter de l'ordre des travaux.

RESTRICTION DES MAUX RESULTANT DU DIVORCE (REJET DU BILL).

L'honorable M. CLORAN : Je propose la deuxième lecture du bill (HH) intitulé : Loi à l'effet de restreindre les maux résultant du divorce.

Le bill dont je demande la deuxième lecture se lit comme suit :

Considérant qu'il est de l'intérêt de la société de restreindre les maux résultant du divorce: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. La partie à un contrat de mariage, contrevenante et coupable, n'a pas le droit de se remarier dans la Puissance du Canada après l'obtention d'un bill de divorce devant le parlement du Canada; et, de plus, si cette partie se remarie en dehors de la juridiction du parlement du Canada, ce nouveau mariage sera tenu à toutes fins, pour invalide et illégal; et cette partie remariée sera considérée comme bigame dans les limites du territoire du Canada.

Je désire appeler l'attention sur le sujet de ce bill sans vouloir heurter les opinions de qui que ce soit. Je ne demande pas à la Chambre d'examiner ce sujet en se plaçant à un point de vue théologique ou religieux. Je ne demande pas même au Sénat de l'examiner au point de vue civil, vu qu'il y a d'autres tribunaux que le Sénat, dont on pourrait obtenir un divorce sans recourir au parlement. Je demande à la Chambre d'examiner le sujet en se plaçant au point de vue du père et de la mère de famille canadienne; c'est-à-dire, à un point de vue élevé et sacré, bien que, comme je l'ai dit, je ne veuille toucher aucunement à la question en me plaçant au point de vue de la sanction divine, ni même de la sanction civile qui échappent toutes deux à la juridiction du parlement. Tout ce que je demande à la Chambre est d'examiner la demande que comporte le présent bill—demande basée sur la loi naturelle. Je demande à cette Chambre de déclarer que, lorsqu'un divorce est accordé parce que l'une des parties en cause est un scélérat et un débauché, que la partie coupable ne soit pas autorisée à pénétrer dans un autre foyer pour couvrir de honte et de déshonneur une autre famille. En vertu de quel droit un vil caractère, un débauché, serait-il, après l'obtention d'un divorce, laissé libre au sein de la société ? Nous savons tous que les hommes qui obtiennent ces divorces ne sont pas, règle générale, la lie de la société; mais des hommes haut placés, dans le monde financier, le barreau et même dans l'église. Or, pourquoi donnerais-je mon vote pour conférer à ces hommes le droit de s'introduire dans la famille de mon voisin qu'elle ne peut que déshonorer et rendre malheureuse ? Tout ce que je demande, c'est que tout divorce ne soit accordé par le parlement qu'à la partie innocente des deux conjoints, et qu'il soit décrété que la partie contrevenante et coupable soit privée du pouvoir de contracter un nouveau mariage ou de déshonorer toute autre famille que celle dont elle est séparée par le divorce. Pas un seul parmi nous ne voudrait recevoir chez lui un divorcé et lui permettre de contracter un nouveau mariage avec un membre de sa famille, et cependant, s'il est ainsi exclus de nos foyers, pourquoi lui permettriez-vous de s'unir à des personnes moins en état que nous de connaître son caractère? Vous le considérez comme un homme indigne de jouir des avantages qu'offre une société respectable, et cependant, vous lui accordez des privilèges égaux à ceux conférés à la

malheureuse femme à laquelle vous avez par sympathie accordé un divorce. Vous dites à cette femme : "Tu peux te remarier si tu le veux", et sous la régie de la loi actuelle vous pouvez dire à la brute qui a démoralisé cette femme, ruiné et déshonoré sa famille, qu'il a le même droit de se remarier. Je demande, donc, aux noms des pères et mères de familles canadiennes que le parlement fasse cesser ce trafic licencieux. Il y a assez de débauchés qui peuvent se soustraire aux rigueurs de la loi sans leur offrir une plus grande protection au moyen d'une législation spéciale. Il y a dans la société assez de scélérats divorcés, qui rôdent librement autour de nous, sans que le parlement soit appelé à leur procurer un certificat de bon caractère pour leur permettre de contracter de nouveaux mariages. Mais on me dira : "Oh ! mais autrement, le divorcé continuera à se laisser conduire par ses passions criminelles." Je demanderai à ceux qui soulèvent cette objection : "Voudriez-vous que ce scélérat satisfît ses passions dans votre propre famille, ou dans les bouges du vice qu'il fréquente." C'est à vous de répondre. Lorsque, par une loi du parlement, vous accordez à une brute un divorce, vous lui conférez par là même le droit de fréquenter d'autres foyers que ceux qu'il a fréquentés jusque-là, et vous manquez ainsi à votre devoir envers les pères et mères de famille. J'ai sous la main une autorité à l'appui de l'attitude que je prends présentement, et je sais que le public en général désire un remède comme celui que je suggère. Prenez une femme qui a été infidèle à son foyer. Son mari obtient un divorce. Heureusement, il y a peu de cas de ce genre en Canada; mais prenez l'exception. Accorderez-vous à cette femme le droit de fréquenter vos foyers, ou vos cercles sociaux, ou de séduire vos jeunes garçons en les attirant vers le crime ? Je vois sourire plusieurs honorables membres qui ne saisissent pas évidemment la différence entre le cas de la femme et celui du mari auxquels un divorce est accordé; mais je sais ce que je dis, et l'un de plusieurs centaines de pères et mères de famille m'a exprimé pour eux tous ce qu'il pense de la présente question dans la lettre que je vais lire à la Chambre. Cette lettre est écrite en français, mais traduite en anglais. Elle se lit comme suit :

Cher monsieur,—Je désire vous faire connaître notre admiration pour le projet de loi que vous avez présenté au parlement relativement au divorce. Il vous fait un grand honneur et il fera au parlement un bien plus grand honneur encore s'il l'adopte. Je regrette de n'être pas capable de vous exprimer dans de meilleurs termes toute la gratitude que je ressens pour l'attitude que vous prenez relativement au divorce.

Cette lettre a été écrite à la demande d'un grand nombre de personnes qui s'intéressent à la présente proposition de loi, et ce n'est qu'une communication entre des douzaines d'autres que j'ai reçues sur le même sujet.

C'est une question qui ne provoque aucune divergence d'opinion. Il ne s'agit pas d'un point de doctrine théologique. Si je voulais traiter ce sujet à ce point de vue, on aurait le droit de m'empêcher de le faire. Je ne veux pas, non plus, porter atteinte aux droits de personnes innocentes. Je ne demande pas au parlement de prohiber rien qui soit légitime. Je dis aux honorables sénateurs, aux grands-pères qui n'ont pas perdu le sentiment de la paternité, que la jeune génération partage mon avis sur la présente question. Nous pouvons tous prévoir les conséquences auxquelles nous expose la présence de loups du genre de ceux visés par le présent bill —loups qui rôdent autour des honnêtes familles et qui cherchent une nouvelle proie. Il est temps d'enrayer ce mal. Il est temps de décréter que—le divorce étant accordé—la partie innocente à ce divorce soit seule libre de profiter de la liberté et du privilège qui en dérivent. Il est temps de décréter, d'un autre côté, que l'homme qui a désohonoré, couvert de honte et ruiné une femme innocente soit privé du même avantage. Telle est la substance du présent bill. J'espère qu'il impressionnera favorablement les honorables membres du Sénat—et cela d'autant plus qu'il n'y a dans ce qu'il demande rien qui soit contentieux, rien qui affecte les droits civils et religieux. Il se rattache simplement au droit qu'a le parlement d'accorder le divorce, et tout ce que je demande à l'honorable Chambre de faire, est de restreindre les maux résultant du divorce; d'empêcher

un démon de faire ailleurs ce qu'il a fait chez lui.

L'honorable M. McKAY (Truro) : J'aimerais à savoir quel effet l'adoption du présent bill produira dans les provinces possédant leur propre cour de divorce?

L'honorable M. LOUGHEED : Il n'en produira aucun.

L'honorable M. CLORAN : Le présent bill ne porte atteinte à la juridiction d'aucun tribunal en dehors du parlement. Le bill prescrit que la partie à un contrat de mariage, contrevenant et coupable, qui a obtenu un divorce devant le parlement fédéral seulement——

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur ne peut pas discuter la question après que la motion a été mise aux voix.

Le PRESIDENT DU SENAT : La mo a été mise aux voix—ce qui interdit toute discussion ultérieure.

La Chambre s'est divisée comme suit sur la motion :

POUR:

Les honorables messieurs

Baird,	Fiset,
Béique,	Landry,
Belcourt,	Macdonald (C.-A.),
Casgrain,	McGregor,
Cloran,	McMillan,
Coffey,	McMullen,
Comeau,	Perley,
David,	Power,
Dessaulles,	Ross (Middlesex),
Domville,	Scott,
Ellis,	Watson.—22.

CONTRE:

Les honorables messieurs

Baker,	Kirchhoffer,
Bernier,	Legris,
Bostock,	Lougheed,
Bowell (Sir Mackenzie),	McKay (Truro),
	McLaren,
Carling (Sir John),	Merner,
Cartwright (Sir Richard),	Riley,
	Robertson,
Derbyshire,	Ross (Moosejaw),
DeVeber,	Ross (Halifax),
Douglas,	Wilson,
Edwards,	Wood,
Gibson,	Yeo.—24.

L'honorable M. CLORAN : J'appelle l'attention sur le fait que l'honorable sénateur du Nouveau-Brunswick (l'honorable M. Costigan) n'a pas voté.

L'honorable M. COSTIGAN : La raison pour laquelle je n'ai pas voté, c'est que j'ai cru que je n'avais pas le droit de voter, vu que j'étais absent lorsque la motion a été mise aux voix. Si j'avais le droit de voter, je voterais pour le bill.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : L'honorable sénateur de Saint-Boniface n'a pas, non plus, voté.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur de Kingston n'a pas, non plus, voté.

L'honorable M. BERNIER : Je n'ai pas voté. J'avais l'intention de donner des explications lorsque la question a été mise aux voix; mais apparemment, il était trop tard. Je prétends que le présent bill est entièrement inconstitutionnel. Autrement, j'aurais voté pour son adoption. Si cette proposition devait devenir une loi statutaire, cette loi serait susceptible d'être mise de côté par les cours de justice parce qu'elle serait considérée comme inconstitutionnelle.

L'honorable M. LANDRY : Si un honorable sénateur donne de bonnes raisons pour ne pas voter, la Chambre peut l'exempter de le faire.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur de Saint-Boniface peut-il être exempté de voter pour la raison qu'il vient de donner?

L'honorable M. BERNIER : Je ne demande pas d'être excusé, ni ne désire me dérober à l'obligation de voter. Je suis bien prêt à voter contre le bill pour la raison que s'il devenait loi statutaire, cette loi serait inconstitutionnelle.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur consent-il à voter dans ce sens ?

L'honorable M. BERNIER : Oui.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur du Nouveau-Brunswick (l'honorable M. Costigan) a aussi le droit de voter.

Le PRESIDENT : Cet honorable sénateur a déclaré qu'il n'était pas présent lorsque la question a été mise aux voix.

L'honorable M. CLORAN : D'autres sénateurs étaient également absents lorsque la question a été mise aux voix.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable président n'a pas donné les raisons pour lesquelles il n'a pas, lui-même, voté.

Le PRESIDENT : Je me suis fait une règle de ne voter que lorsqu'il y a égalité de voix.

La motion est déclarée rejetée.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE

CONTINUATION DU DEBAT.

L'ordre du jour est la reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Casgrain :

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'importance qu'il y a de construire prochainement le canal de la baie Georgienne, et qu'il demandera au gouvernement si le rapport de l'exploration de cette voie nautique sera soumis au Sénat durant la présente session.

L'honorable M. WOOD : Cette question a été traitée déjà si à fond par l'honorable sénateur qui l'a soumise à la Chambre, ainsi que par l'honorable sénateur d'Ottawa et par d'autres, qu'il est difficile d'ajouter rien de plus en faveur du projet qu'elle comporte. Je dirai immédiatement que je n'ai rien à dire contre sa réalisation, et je puis ajouter que j'ai toujours été son partisan convaincu. L'attention de la Chambre a été appelée sur cette question presqu'à toutes les sessions, depuis un grand nombre d'années. Je me rappelle les discours prononcés sur ce sujet par feu le sénateur Clemow, et j'ai toujours adhéré aux opinions exprimées par lui en faveur de ce projet. Il me semble, comme il doit sembler à tout autre membre de la Chambre en jetant les yeux sur la carte, que le canal de la baie Georgienne projeté est la route nautique la plus courte, la plus directe et la plus naturelle qui existe entre le grand ouest et les ports de mer de l'Atlantique. L'honorable sénateur qui a soulevé cette question nous a fait voir dans un court aperçu historique du pays que cette route fut dès le commencement de la colonisation de notre pays par les Français le chemin par lequel les explorateurs et commerçants d'alors pénétraient dans le grand ouest et en revenaient. Je ne vois aucune raison pourquoi, si ce chemin était pour eux une route naturelle pour voyager ainsi à travers le pays, il ne serait pas encore, dans les nouvelles conditions actuelles, la grande voie commerciale par excellence. L'honorable sénateur qui a soulevé cette question nous a aussi parlé de l'aspect technique ou scientifique de ce projet. Je ne me propose pas d'aborder cet aspect du sujet—que je n'ai pas étudié spécialement et sur lequel je ne crois pas, du reste, avoir la compétence requise pour le faire savamment ; mais je dois dire, que je n'ai jamais douté sérieusement de la praticabilité du présent projet. L'on ne saurait croire qu'à l'époque que nous traversons, vu les progrès accomplis par la science du génie civil, ce projet ne puisse être réalisé. J'ai été très heureux d'entendre ce que nous a dit celui qui a soulevé la présente question, sur l'approvisionnement d'eau qu'il est possible de procurer au canal projeté. Si l'on avait jugé qu'il serait nécessaire de recourir à des pompes mécaniques, ou à tout autre engin de cette nature, pour donner au canal sur le niveau le plus élevé, un approvisionnement d'eau suffisant pour sa navigabilité à cet endroit, ce serait une très sérieuse objection contre la praticabilité de ce canal, et cette objection serait peut-être assez forte pour nous faire croire qu'il n'est pas désirable d'en entreprendre la construction. Mais j'ai été heureux d'apprendre que les ingénieurs, au cours des dernières années, ont découvert qu'en reliant divers cours d'eau, l'on pouvait obtenir un approvisionnement d'eau suffisant pour l'exploitation continue du canal. C'est l'aspect commercial de l'entreprise qui a principalement attiré mon attention. Cet aspect du sujet a été traité très longuement déjà et je désire éviter toute répétition inutile. Le fait principal qu'il s'agit de bien établir et qui décide de la valeur commerciale de l'entreprise, c'est que, par l'ouverture de cette nouvelle route nautique, le grain et les autres produits de l'Ouest pourront être, pratiquement, transportés jusqu'à Montréal au même taux qu'ils le sont maintenant des ports des lacs jusqu'à Buffalo. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de dire rien de plus que ce qui a été dit déjà à l'appui de cette proposition, vu qu'elle me semble parfaitement démontrée par les autorités les plus compétentes citées par les honorables sénateurs qui ont pris la parole avant moi sur le présent sujet. Toutes ces autorités me paraissent être unanimes à croire que tel est le résultat à attendre de la construction de ce canal. D'où il faut conclure, comme le prétendent ces autorités—et cela avec raison—que, la

route du Saint-Laurent devra nécessairement devenir la grande voie par où seront exportés les produits du grand ouest, et que Monréal, Québec et autres cités situées sur le Saint-Laurent deviendront autant d'entrepôts des importations destinées aux consommateurs de cette région. Cette éventualité étant admise comme devant se réaliser, je n'ajouterai rien de plus sur ce point. Ma seule excuse pour dire un mot en passant sur cet aspect du sujet, est mon désir d'attirer l'attention de la Chambre un peu plus qu'elle ne l'a été sur l'effet à attendre de l'exécution de cette grande entreprise sur les intérêts des provinces maritimes. Je ferai, d'abord remarquer sur ce point que, vu l'éentualité admise que le grain de l'Ouest pourra, en passant par ce nouveau canal, être transporté jusqu'à Montréal au même taux qu'il l'est, aujourd'hui, jusqu'à Buffalo, la conséquence nécessaire et immédiate à attendre, c'est que le port de Saint-Jean, N.-B., et autres ports des provinces maritimes seront placés sur un pied d'égalité dans la concurrence qu'ils feront à New-York et aux autres ports des Etats-Unis pour les exportations faites pendant l'hiver.

Dans ces conditions nouvelles, c'est-à-dire. grâce au nouveau canal, les ports des provinces maritimes pourront recevoir une partie considérable du trafic de l'Ouest, qui ne fera que grandir. La concurrence la plus sérieuse que les ports des provinces maritimes subiront sera celle faite par Portland, de l'Etat du Maine. Ce dernier port possède déjà l'avantage d'être desservi par une voie ferrée bien plus courte que l'est celle qui relie Montréal aux ports des provinces maritimes. Il serait évidemment avantageux aux expéditeurs de grain ou de produits de l'Ouest de choisir la route de ce nouveau canal pour atteindre les ports de Montréal, de Québec ou autres ports du Saint-Laurent pendant la saison de l'été. Ils bénéficieraient ainsi des taux très réduits de transport offerts par le canal. Ils pourraient emmagasiner leur marchandise à Montréal ou Québec. De là ils se trouveraient en état de faire transporter par voie ferrée, durant la saison de l'hiver, cette marchandise jusqu'aux navires à vapeur de l'Atlantique, et ceux-ci la transporteraient à leur tour aux divers marchés contigus à l'Atlantique. Ces expéditeurs jouiraient de l'avantage de se trouver constamment en état de profiter de toute hausse des prix du marché. Ils pourraient profiter de la réduction du fret, ou du prix de transport océanique, causée par l'excédent du tonnage des produits à transporter ; ils seraient en état, durant l'hiver et l'été, de placer leur marchandise sur les meilleurs marchés au monde, ou, du moins, dans les pays baignés par les eaux de l'Atlantique, et d'obtenir pour cette marchandise les plus hauts prix, tandis que le prix du transport serait, à bien dire, tout aussi réduit, durant les mois d'hiver, que durant l'été—la différence en faveur de l'été n'étant que de trois ou quatre centins par tonne, comme on l'a fait remarquer. Grâce à ces avantages il est évident que des villes, comme Montréal, deviendraient de grands entrepôts de produits de l'Ouest. Elles diviendraient, tant durant l'été que durant l'hiver, autant de grands centres de distribution d'où seraient expédiés sur tous les marchés du monde tous les produits que je viens de mentionner. J'ai dit, il y a un instant, que le concurrent le plus redoutable qu'auraient les provinces maritimes serait Portland, dans l'Etat du Maine, et cela par suite de la plus courte traction de la voie ferrée qui y conduit. Mais si la longueur de la traction des diverses voies ferrées conduisant aux différents ports de mer peut devenir un facteur déterminant le choix de la route à suivre pour l'exportation des produits, une faible différence entre la longueur respective de deux voies ferrées n'a pas toujours pour résultat de faire choisir la plus courte de ces deux voies. Par exemple, la différence qui existe entre la longueur des chemins de fer conduisant respectivement à Saint-Jean et à Portland est d'environ 200 milles. Cette différence n'est plus suffisante pour influer sur le choix de l'une ou de l'autre de ces deux routes, parce que d'autres influences agissent en faveur des ports des provinces maritimes. Ce fait est prouvé, je crois, péremptoirement par la route qu'a suivie le commerce de transport au cours des dernières années, c'est-à-dire, nos exportations durant la saison de l'hiver. La chambre de commerce de la ville de Saint-Jean fait connaître dans son rapport de l'année

1905-6—que j'ai pu consulter à la bibliothèque du parlement—que l'augmentation du commerce d'exportations, durant l'hiver des dix dernières années, a été comme suit :

En 1905-6, les exportations d'hiver ont été transportées par 36 steamers, et se sont montées à $3,000,000 ; durant l'hiver de 1905-6, le commerce d'exportations a employé 113 steamers, et sa valeur s'est élevée à $24,000,000. Ce commerce s'est développé graduellement dans les présentes conditions. Ce développement a été très satisfaisant, et il est considéré comme suffisant pour nous permettre d'affirmer que le port d'hiver de Saint-Jean peut faire avec succès concurrence au port de Portland dans le commerce d'exportations d'hiver. Les causes qui ont permi de développer ce commerce à Saint-Jean peuvent être diverses. Ce développement peut résulter du tonnage disponible en différents temps ; aussi du prix offert pour nos produits sur les marchés étrangers ; aussi des facilités du maniement des produits, et d'autres causes ; mais, à mon avis, l'influence à laquelle il faut attribuer dans le passé ce commerce a été l'établissement d'une ligne de communication ininterompue, par laquelle le transport par terre et le transport océanique se trouvent sous le même contrôle. Depuis que le chemin de fer canadien du Pacifique a été étendu jusqu'à Saint-Jean, le commerce d'exportations d'hiver s'est développé, et je crois pouvoir ajouter que nous devons attribuer cet accroissement à la grande corporation, propriétaire de ce chemin, et, en grande partie, aussi, au fait que cette corporation s'est procurée récemment des steamers océaniques qui se raccordent, à Saint-Jean, avec son chemin de fer. Les produits que nous exportons en hiver se composent en grande partie de farine, d'autres articles alimentaires, de produits de la laiterie et d'animaux sur pieds. C'est principalement de Montréal que sont expédiés ces produits dont la plus grande partie vient d'Ontario et de la province de Québec. C'est Montréal qui est le principal point d'expédition de tous ces produits. Or, si le transport de ces produits de Montréal à Saint-Jean peut être actuellement effectué en hiver par le chemin de fer canadien du Pacifique, et si Saint-Jean est maintenant le port d'expédition en hiver pour ces produits, je ne vois aucune raison pourquoi les produits du grand-ouest, apportés à Montréal par le canal projeté et emmagasinés dans ce dernier port, ne pourraient pas être également écoulés, durant l'hiver, par la route de Saint-Jean.

Tel serait, je crois, l'un des résultats de la construction du canal en question. Or, à ce point de vue, cette entreprise favorisera considérablement le commerce d'exportation des provinces maritimes. Mais ce n'est pas, à mon avis, le seul bénéfice que les provinces maritimes tireraient de la construction de cette grande entreprise nationale. Il n'est pas nécessaire que les voituriers des lacs, arrivés à Montréal ou à Québec, y déchargent leurs cargaisons, ou que le transbordement de ces cargaisons sur les stamers océaniques se fassent toujours dans ces ports. Il n'y a aucun doute qu'une grande partie de ces transbordements se feront dans ces ports; mais il me semble—et je n'exprime présentement que ma propre opinion—que, bien que la classe de steamers des lacs ne soit pas très bien adaptée au service océanique, elle le serait certainement à la navigation du fleuve et du golfe Saint-Laurent, et je ne vois aucune raison pourquoi les cargaisons de ces vaisseaux ne seraient pas transbordées sur les steamers océaniques dans les ports, même, disons de Sydney et d'Halifax, tout aussi bien qu'elles pourraient l'être à Montréal ou à Québec. Il n'y a aucun doute que si ces vaisseaux des lacs se rendaient jusqu'aux ports des provinces maritimes et y transbordaient leurs cargaisons, ce transport direct coûterait beaucoup moins cher que si ces cargaisons étaient transbordées à Montréal ou à Québec pour être transportées de là par voie ferrée jusqu'à Saint-Jean ou à d'autres ports ; mais quant à toute autre route rivale, qui existe actuellement, les cargaisons que je viens de mentionner peuvent être, durant l'hiver, transportées dans les ports des provinces maritimes, et confiées aux steamers océaniques à un prix plus réduit qu'elles le seraient dans tout autre port de l'Atlantique, y compris les ports des Etats-Unis. Les ports des provinces maritimes obtiendraient, dans ces nouvelles conditions, une plus grande part du commerce d'exporta-

tion que celle qu'ils obtiennent déjà, et cela par suite du développement du service des transports et des transbordements que je viens de mentionner. Un autre avantage pouvant résulter du développement d'un commerce de cette nature serait celui-ci : les steamers des lacs qui transporteraient ainsi les produits de l'Ouest jusqu'aux ports des provinces maritimes, rapporteraient en revenant un chargement de houille ou de bois de service, des articles fabriqués, ou du poissons, comme nous l'a-dit, l'autre jour, mon honorable ami, l'honorable sénateur d'Halifax, et ces produits des provinces maritimes seraient distribués à l'intérieur du continent à un prix permettant aux fabricants ou producteurs de ces articles de faire avec succès concurrence aux producteurs d'articles similaires dans toute autre partie du pays. Je crois que cette politique developperait énormement nos diverses industries et notre commerce interprovincial, ou notre commerce entre les provinces de l'est et celle de l'ouest du Canada. Une nouvelle impulsion, surtout, serait donnée à l'industrie manufacturière des provinces de l'Est, et ce point a été particulièrement traité par d'honorables sénateurs qui ont pris la parole avant moi. Ces honorables sénateurs ont aussi signalé l'immense force hydraulique et électrique que la construction du nouveau canal développerait, ainsi que les grandes industries qui surgiraient le long de ce canal comme conséquence de la modicité de ce que coûterait la production de cette force. Il est possible d'obtenir à bas prix, dans toutes les provinces, une force motrice soit hydraulique, soit à vapeur. Nous possédons des avantages naturels qui nous mettent en état de produire cette force à aussi bas prix, ou même à plus bas prix que dans toute autre partie du monde. Puis, nous avons dans les provinces de l'Est une classe d'hommes naturellement aptes aux industries manufacturières. On fait d'eux d'excellents artisans et de bons opérateurs. Il est bien connu que les provinces de l'Est ont fourni une très grande proportion d'opérateurs experts et inexperts aux fabriques des Etats-Unis et de la Nouvelle Angleterre particulièrement, et ces ouvriers resteraient plutôt dans leur pays natal s'ils y trouvaient de l'emploi dans des fabriques ou usines. Nous possédons en Canada un bon climat et très approprié au développement des industries manufacturières ; mais ce qui est essentiel pour assurer sur un grand pied le succès de ces entreprises, ou pour développer une grande variété d'industries manufacturières, est de posséder les moyens de réunir les matières premières requises au prix le plus modique possible, et, en même temps, d'établir les manufactures dans des centres d'où leurs produits peuvent être distribués aux plus grands marchés du monde au plus bas prix possible. Avec la construction du nouveau canal projeté les provinces maritimes et les provinces de l'Est généralement seraient placées dans une position qui leur procurerait le grand avantage que je viens de mentionner. Non seulement leurs produits naturels, tels que le bois de service, le fer et la houille ; mais aussi la grande variété de produits miniers que nous pouvons tirer du long des rives des grands lacs et de la région septentrionale d'Ontario seraient amenés dans un centre quelconque des provinces maritimes sans en augmenter le coût actuel de la production. Ces produits une fois transformés en marchandises propres à la consommation, pourraient être distribués non seulement dans notre grand ouest, mais aussi sur les marchés étrangers par des moyens de transport les plus économiques.

Ce qu'il faut, à mon avis, pour créer de grands centres manufacturiers est de développer une variété d'industries. Nous pouvons, par exemple, avoir de grandes industries dans un district où la force motrice peut être obtenue à bas prix, et où abonde le bois de construction à une faible distance de cette force motrice ; mais d'autres industries manufacturières ne pouraient être établies dans le voisinage. Ce qui est essentiel pour établir une certaine variété de manufactures—et nous savons tous que l'établissement d'une industrie en crée invariablement une autre à côté—c'est de créer les centres industriels où les diverses matières premières requises peuvent être obtenues à un très bas prix. Or, avec la construction du nouveau canal projeté, comme je l'ai dit déjà, les matières premières de l'Ouest pourraient être transportées dans l'Est au prix le plus bas pour les

fins manufacturières. Mais, outre cela, nous pourrions importer des pays méridionaux ou de l'orient, les matières premières qui nous manquent, ici, et nous savons que, pour exploiter certaines industries manufacturières importantes, il est essentiel de disposer des diverses matières premières qui entrent dans ces industries. Si ma manière de voir est exacte—et je la soumets à la Chambre comme le résultat de mon expérience—la partie est du Canada, si le nouveau canal projeté est construit, est destinée à devenir l'un des plus grands centres manufacturiers du monde. On y verra fleurir non seulement l'industrie du bois, comme aujourd'hui, mais ce sera aussi un centre où se transformeront en marchandises nos minéraux précieux, ainsi que d'autres matières premières tirées de notre propre pays et d'autres contrées. Puis, nous pourrons distribuer tout ce que nous fabriquerons non seulement à la nombreuse population de l'Ouest, mais aussi aux pays étrangers.

Ce que je tiens à faire resssortir, après les quelques remarques que je viens de faire, est cette vérité que la question des transports se rattachant intimement aux résultats que je viens de pressentir, ne saurait être résolue par un autre moyen que la construction du nouveau canal projeté. Je ne crois pas qu'il soit possible d'expédier directement jusqu'à nos ports de mer les grains et autres produits de notre grand ouest, destinés à l'exportation. Je ne crois pas que nos compagnies de chemin de fer —quels que soient leurs avantages—puissent avec succès faire concurrence aux voies ferrées plus courtes qui relient à l'ouest les ports de mer des Etats-Unis. Je ne crois pas, non plus, que l'extension des chemins de fer de l'Etat jusqu'à notre grand ouest puisse mettre ces chemins en état de détourner au bénéfice de la route canadienne le trafic de l'Ouest que les chemins de fer des Etats-Unis attirent à eux. Je suis d'avis que le projet qui est maintenant discuté est le seul qui puisse produire le grand développement industriel et commercial auquel j'ai fait allusion, et c'est pourquoi je le considère comme étant une entreprise d'une importance nationale. Le devoir du gouvernement, suivant moi, est de s'en occuper des plus sérieusement et le plus tôt possible. Je suis d'avis que sa réalisation profiterait à tout le pays, et elle profiterait particulièrement au producteur de l'Ouest, puisqu'elle le mettrait en état d'écouler ses produits sur les marchés le plus économiquement possible—le prix du transport qu'il aurait à payer étant plus bas que celui qu'il paie maintenant et qu'il continuera de payer par les anciennes routes. Sa réalisation profiterait particulièrement aussi à toute la contrée située le long de la route du Saint-Laurent et de celle du nouveau canal en en faisant la grande voie d'écoulement des produits exportés de l'ouest, et aussi la route des importations destinées à l'approvisionnement du grand-ouest. Sa réalisation profitera aux provinces de l'Est—comprenant l'Ontario, Québec et les provinces maritimes, parce qu'elle développera dans ces provinces les grandes industries manufacturières—développement qui ne peut se produire sans la construction du nouveau canal. Sa réalisation développera notre commerce interprovincial. Permettez-moi donc d'exprimer en terminant l'espoir que le gouvernement donnera à ce projet toute l'attention qu'il mérite, et qu'il avisera aux moyens d'en obtenir l'exécution dans un avenir le plus rapproché possible.

L'honorable M. McMULLEN : Je propose l'ajournement du débat jusqu'à jeudi prochain.

La motion est adoptée.

REFORME DU SENAT.

CONTINUATION DU DEBAT.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen :—

Que, vu l'agitation relative aux services rendus le Sénat comme formant partie de notre système législatif et la critique faite tant en Parlement que dans la presse au sujet des nominations à cette Chambre :

Il est désirable, de l'avis de cette Chambre, que la question du mode de nomination et de la durée du terme pour lequel ces nominations seront faites à l'avenir, soit prise en délibération et ce système remodelé,—et sur la motion en amendement de l'honorable M. Davd, que tous les mots après "Que", dans la motion principale, soient retranchés et remplacés par ce qui suit :—"le Sénat, tout en ne désirant pas se prononcer finalement sur les projets de réforme nombreux et variés qui ont ét é proposés et discutés relativement au Sénat, cependant, en vue des différences d'opinion sur la question, et jusqu'à ce que

ces projets aient eu le temps d'être mûris, croit qu'il est opportun de déclarer qu'il est désirable, en vue d'augmenter l'efficacité du Sénat, qu'un plus grand nombre de lois soient présentées dans cette Chambre, qu'un plus grand nombre de ministres de la Couronne y aient leur siège, et que chaque ministre puisse personnellement présenter et défendre les mesures du gouvernement sur le parquet de cette Chambre ",—et aussi d'amendement en amendement de l'honorable M. Béique à l'amendement proposé par l'honorable M. David :—

Que tous les mots dans l'amendement après le mot " suit ", soient retranchés et remplacés par les suivants :—" par suite des objections très sérieuses qui ont été suggérées par des membres de cette Chambre individuellement, et en vue des différences considérables d'opinions exprimées sur cette question, la constitution actuelle du Sénat paraît être, somme toute, celle qui convient le mieux à ce pays.

" Que, de plus, afin que cette honorable Chambre puisse fournir la pleine mesure de son utilité, il est grandement désirable que des mesures soient prises pour la tenir occupée d'une manière plus constante et pour soulager la Chambre des Communes d'une partie de ses travaux et ainsi abréger les sessions du Parlement ".

L'honorable M. DAVID : Je désirerais proposer l'ajournement du débat ; mais je laisse la parole à Son Honneur le président s'il juge à propos de la prendre.

Le PRESIDENT : Le président du Sénat n'a pas eu, depuis quelque temps, l'occasion de descendre de son siège pour adresser la parole à la Chambre ; mais, comme c'est l'un de ses privilèges, je sollicite la permission de l'exercer pendant quelques minutes—me prévalant du fait que la présente question n'a rien de contentieux, et qu'il s'agit tout simplement d'une proposition d'une nature abstraite, ou académique. La première fois que j'eus l'honneur d'adresser la parole au Sénat—il y a une douzaine d'années—j'exprimai l'opinion qu'il était opportun de réformer le Sénat. Je n'ai pas dit très clairement alors comment je voudrais que cette réforme fût opérée. Je croyais que l'élection des sénateurs par les législatures, ou par un mode analogue à celui en vigueur en France, serait peut-être le plus satisfaisant. Depuis, j'ai quelque peu modifié mes vues sur ce sujet, et—bien que ce changement d'opinion ne soit pas la principale cause qui m'engage présentement à prendre la parole—je crois devoir, à titre d'explication, déclarer dès le début de mes remarques, que mon expérience me porte maintenant à croire que, si la nomination des sénateurs était transférée du cabinet fédéral aux législatures provinciales, ce serait tout simplement la transférer aux cabinets provinciaux eux-mêmes. C'est pourquoi je suis maintenant d'avis que, s'il faut réformer la constitution du Sénat, cette réforme ne doit pas être faite d'après ce mode. Les plaintes portées contre le Sénat se réduisent principalement à deux. On a dit que ce corps manquait d'indépendance parce qu'il se composait de partisans politiques. Je n'ai pas l'intention de discuter longuement cette assertion. Elle peut être plus ou moins fondée; elle possède, selon moi, un certain fond de vérité. Les sénateurs, en effet, ne peuvent s'affranchir entièrement des liens de parti. Je ne présume pas que, depuis 1867, un seul sénateur ait été choisi parmi ceux n'appartenant à aucun parti politique, ou n'ayant aucun penchant vers l'un des deux partis plutôt que vers l'autre. Je crois que tous les sénateurs nommés depuis 1867 étaient des partisans politiques. Chacun deux avait ses états de service politique, et tous, généralement, avaient pris part aux luttes de parti. En sorte que nous pouvons naturellement reconnaître ou admettre que nous sommes tous plus ou moins influencés par nos anciens liens de parti. Mais y a-t-il un mode de nomination de sénateurs pouvant opérer un changement sur ce point ? Y a-t-il un mode de nomination. ou d'élection de sénateurs, discuté déjà devant le Sénat ou ailleurs, pouvant modifier cet état de choses ? Pourrions-nous, en Canada, aujourd'hui, choisir des hommes n'ayant aucun principe politique arrêté, ou n'adhérant ni à l'un, ni à l'autre des deux grands partis politiques qui se partagent l'opinion publique ? Je ne le crois pas. L'élection directe des sénateurs par le peuple enverrait, ici, des citoyens appartenant soit au parti libéral, soit au parti conservateur, et, peut-être, dans un certain avenir, au parti ouvrier. Je crois donc que, pendant aussi longtemps qu'il nous est possible de le concevoir, si les sénateurs, comme avant 1867, étaient élus directement par le peuple, nous nous trouverions en présence des mêmes partis politiques, des mêmes conventions de partisans, d'où sortiraient un choix de séna-

teurs comme la chose se fait pour celui des représentants du peuple à la Chambre des communes. Nous aurions ainsi des sénateurs appartenant à l'un ou à l'autre des deux partis politiques.

D'où il suit que les plaintes qui se font entendre aujourdhui, relativement à ce que le Sénat n'est pas composé d'hommes entièrement indépendants des parties politiques, continueraient d'être proférése. Je ne crois pas qu'un choix de sénateurs fait directement par le corps électoral modifiérait cet état de choses.

D'un autre côté, si les sénateurs étaient choisis par les législatures prvinciales, je me demande de nouveau si les élus ne seraient pas des partisans politiques ou des hommes appartenant à l'un ou à lautre des deux grands partis politiques ? Je poserai cette autre question à ceux qui ont acquis quelque expérience politique, en Canada : Le choix d'un sénateur fait par une législature provinciale ne serait-il pas pratiquement un choix fait par le cabinet provincial lui-même ? Nous savons tous qu'un cabinet possédant une majorité dans une législature, est appuyé par des hommes de parti, par des partisans fidèles. Le cabinet est composé généralement des hommes les plus influents d'un parti politique. Ces hommes imposent leur volonté à leurs propres partisans, et dans ces conditions, c'est un homme de parti qui serait choisi par le cabinet provincial. Ce dernier suggèrerait le nom d'un candidat, ou le ferait choisir par un ami, et ce candidat aurait pour adversaire un candidat proposé par ceux qui l'opposent. Ainsi, de quelque manière que ce soit, ce serait toujours un homme de parti qui serait choisi par l'un des deux partis agissant sous la dictée du cabinet provincial. C'est la raison pour laquelle—bien que j'aie favorisé, il y a dix ans, la nomination des sénateurs par les législatures provinciales—je préférerais, aujourd'hui, que le choix fût fait par le cabinet fédéral plutôt que par le cabinet provincial, ou par la législature locale, ou par le peuple lui-même.

Les raisons données par les sénateurs qui ont pris la parole sur ce point me paraissent tout-à-fait judicieuses. Nous avons déjà une chambre élue par le peuple, et par conséquent, assez d'élections

Le PRESIDENT.

politiques, et je ne crois pas que des choix faits par un grand collège électoral composé de deux ou trois comtés, auraient pour effet de nous donner un sénat d'un niveau moral plus élevé en moyenne que celui du Sénat actuel constitué d'après la constitution de 1867.

Le mode en vigueur en France est, suivant moi, admirable. Il y a, dans ce pays, des conseils municipaux comme ceux que nous avons ici; mais au-dessus des conseils municipaux, il y a les conseils généraux représentant les divers départements. Chaque conseil général représente tout un département composé de cinq ou six comtés ou arrondissements. Ces conseils généraux sont revêtus de très grands pouvoirs. Ils ont un budget très considérable, et sont composés d'hommes qui ont fait déjà leur marque dans leur ville, leur village ou leur municipalité. Quand un siège dans le Sénat est rendu vacant par la mort de celui qui l'occupait, ou par suite de l'expiration du mandat de l'occupant—le sénateur français étant élu pour un certain nombre d'années seulement—les conseils municipaux et généraux envoient des délégués à leur chef-lieu respectif et ces délégués constituent un collège composé de cinq cents à mille électeurs chargés de choisir le sénateur devant représenter le département dont le siège sénatorial est devenu vacant. Ce département est représenté dans la Chambre basse du parlement par cinq ou six députés qui eux aussi font partie du collège réuni pour l'élection du sénateur. Trois fois sur quatre, l'un des plus sages, ou le plus sage de ces députés, ou celui qui a fait le plus longtemps partie du conseil général, ou qui a fourni jusque-là la plus brillante carrière, est choisi.

Ainsi, en France, celui qui veut s'ouvrir une carrière dans la politique, suit la voie suivante : Il se fait élire d'abord, membre du conseil municipal de sa ville, ou de son village, et s'il est ambitieux, il travaillera ensuite pour arriver au conseil général. Puis une fois élu conseiller général, il tâchera d'occuper le premier siége sénatorial de son département, qui deviendra vacant. Souvent aussi, il s'efforcera de faire arriver à la Chambre basse du parlement quelqu'un des membres du conseil gé-

néral, ou il tâchera d'arriver lui-même, à ce poste; ou il votera pour faire transférer au Sénat un membre de la Chambre basse et produire ainsi dans cette dernière Chambre une vacance pour l'un des membres du conseil général. De sorte que l'homme public passe du conseil municipal au conseil général; puis du conseil général à la Chambre basse du parlement, et avec le temps, et au moyen de cette filière électorale, il arrive lui-même à se faire choisir comme sénateur pour un certain nombre d'années. Tel est le système en vigueur en France. Nons n'avons pas en Canada, un système analogue. Nous avons ici, nos conseils de comté, composés des maires des différentes municipalités. Si des conseils de trois ou quatre comtés nous faisions un collège sénatorial, ce serait un corps électoral restreint et nous pourrions unir ainsi ces trois comtés. Nous pourrions obliger chaque conseil municipal d'envoyer un délégué au chef-lieu pour prendre part à l'élection sénatoriale; ou bien, nous pourrions constituer tous les conseillers municipaux de deux ou trois comtés en un corps électoral chargé de choisir le sénateur. Je crois que ce mode serait beaucoup moins dispendieux et meilleur que l'élection des sénateurs par le suffrage direct du peuple. Si ce mode d'élire les sénateurs par le suffrage à deux degrés était préféré, la délégation des conseillers municipaux, disons de trois ou quatre comtés, constituerait un collège électoral de deux ou trois cents membres chargés du choix d'un sénateur. Ce serait, suivant moi, un collège électoral très respectable, un collège pouvant donner généralement satisfaction, parce qu'il serait pénétré de sa responsabilité et en état de connaître parfaitement les hommes à choisir.

Si vous réunissiez en collège les conseillers municipaux de trois ou quatre comtés pour élire les sé ateurs, ce corps électoral serait, je le répète, pénétré du sentiment de sa responsabilité à un haut degré et proportionnément à la vaste étendue de territoire comprise dans ces trois ou quatre comtés—ces conseillers municipaux, ainsi réunis en collège sénatorial et représentant ces trois ou quatre comtés, se trouvant ainsi en évidence devant un nombreux public. Mais, si tout cela semble très bien, je vous le demande de nouveau : ce collège électoral choisirait-il un sénateur en dehors du cercle composé d'hommes liés à un parti politique? Je ne le crois pas. Les hommes les plus en évidence seraient ceux qui auraient déjà siégé dans la Chambre des communes, ou seraient les chefs de leur parti respectif dans ce district électoral. Si nous voulons trouver un système dont le fonctionnement créerait un sénat composé d'hommes plus indépendants des associations de parti que ne l'est le Sénat actuel, je ne puis en concevoir aucun dans tout ce que je viens de dire—étant donnés l'état actuel de l'opinion publique et les divisions de parti qui existent aujourd'hui —pouvant nous procurer un état de choses différent de celui qui a prévalu depuis 1867. Si l'élection des sénateurs était confiée au collège municipal que je viens de mentionner, on s'exposerait au danger d'introduire l'esprit de parti politique dans nos conseils municipaux, et je ne suis pas prêt à dire que cet esprit de parti politique serait de nature à profiter beaucoup à nos municipalités. Puis, si le choix d'un sénateur était fait par le conseil municipal ou le conseil de comté, c'est-à-dire par un groupe d'électeurs, cette élection serait faite seulement pour un temps limité, et je ne crois pas qu'une durée limitée du mandat de sénateur ferait du Sénat un corps beaucoup plus indépendant qu'il ne l'est maintenant. La véritable raison d'être du Sénat, tel qu'il a été constitué par les pères de la confédération, disparaîtrait. Ceux-ci ont voulu que le Sénat fût constitué comme il l'est aujourd'hui, c'est-à-dire pour être en état de résister aux agitations violentes de l'opinion publique, et de faire échec à toute législation insuffisamment élaborée et expédiée trop hâtivement par la Chambre des communes. Je vous le demande : Avec le système électif le Sénat n'aurait-il pas moins d'indépendance qu'il n'en a aujourd'hui, puisqu'il ne dépend aucunement aujourd'hui de l'opinion publique; puisqu'il n'est aucunement responsable envers celle-ci, ou qu'il n'est pas obligé de rendre compte de ses travaux législatifs au corps électoral?

Le deuxième grief formulé contre le Sénat est peut-être plus sérieux encore que le premier; mais il est probablement possible

d'y remédier. Le système actuel de nomination à vie des sénateurs par la Couronne suprime graduellement toute opposition, ou presque toute opposition, tandis que tous les autres modes de nomination sénatoriale suggérés élèveraient au Sénat des partisans politiques comme la chose se voit dans tous les autres pays. Je voudrais que l'on pût me prouver qu'il existe dans les deux Amériques, ou en Europe, un Sénat qui ne soit pas composé d'hommes attachés à l'un des grands partis politiques qui se partagent l'opinion publique dans ces pays. J'aimerais à connaître un sénateur—soit en Allemagne, soit en Italie, soit en France, même dans la Chambre des Lords d'Angleterre, qui ne soit pas attachés à l'un des grands partis politiques qui se disputent le pouvoir. Dans toutes les Chambres hautes, ainsi que dans les Chambres populaires, nous trouvons des hommes qui se sont formés dans les partis politiques; qui sont attachés à certains principes et appartiennent à un parti. Mais s'il est juste que le Sénat soit composé d'hommes qui ne soient pas entièrement désintéressés dans les luttes de parti, ne devrions-nous pas alors, essayer de créer dans la composition du Sénat un plus grand équilibre entre les partis politiques ? Il semble que. si nous avions constamment dans le Sénat deux partis influents dont l'un ne l'emporterait sur l'autre que par une faible majorité, l'utilité de ce corps serait accrue. Je serais donc en faveur de l'élection des sénateurs par la Chambre des communes elle-même. Cette dernière Chambre est composée d'hommes choisis directement par tout le corps électoral du Canada. Elle représente donc le peuple entier et tout le pays. Or, plus serait élevé le niveau intellectuel et moral du corps appelé à choisir les sénateurs, meilleur serait le choix fait. En effet, personne ne serait porté à nommer son inférieur à une position au moins égale à celle qu'il occupe lui-même. Si l'élection des sénateurs était faite par la Chambre des communes, la majorité continuerait à gouverner. Il n'y a aucun doute que, durant les débats sur la confédération, les pères de la constitution actuelle étaient d'avis que la majorité du Sénat devait être favorable au gouvernement du jour. Il est tout à fait naturel qu'il en soit ainsi. Le gouvernement du jour est l'interprète de la volonté du peuple. Le gouvernement du jour est l'élu du peuple, et il est tout-à-fait naturel que, règle générale, le Sénat penche plutôt du côté du gouvernement que du côté opposé. D'où il suit qu'il serait naturel que dans le Sénat reconstitué comme je le voudrais, il y eut une faible majorité en faveur de la politique du gouvernement du jour. Comment cette fin peut-elle être réalisée ? C'est-à-dire, comment peut-on maintenir dans le Sénat une faible majorité disposée à donner son appui à la politique du gouvernement du jour, ou prête à reconnaître que la volonté du peuple est suprême, et que cette volonté, exprimée par la dernière élection générale, ne doit pas être mise de côté ou contrecarrée? Je voudrais donc que les sénateurs fussent choisis par la Chambre des communes comme suit :

Chacun des deux partis opposés dans la Chambre des communes nommerait, lui-même, par une majorité des voix, ses sénateurs. Le parti ministériel en nommerait deux sur trois, et c'est probablement le cabinet lui-même, qui les proposerait. Puis, chaque troisième nomination serait faite par la majorité des membres de l'opposition. De sorte que cette dernière catégorie se composerait de membres appartenant à celle-ci. Je dis par la majorité des membres de l'opposition, parce que celle-ci aurait, peut-être, deux ou trois candidats, de même que le parti ministériel pourrait en avoir plus que deux. On pourra me faire cette objection que, si nous inaugurions ce système d'allouer alternativement ainsi un sénateur à l'opposition, le parti ministériel actuel pourrait rester pour toujours en possession d'une majorité considérable de sénateurs de sa nuance politique. C'est la raison pour laquelle je suggère que chaque troisième nomination soit allouée à l'opposition, afin de permettre au gouvernement de conserver dans le Sénat une majorité capable d'expédier les affaires. On peut encore me faire cette objection que, si vous allouez deux nominations sur trois à la majorité ministérielle des communes, contre une à l'opposition, il s'écoulerait peut-être dix ans avant que le gouvernement du jour pût se créer une majorité dans la Chambre haute, et

Le PRESIDENT.

que le but qui est d'assurer dans le Sénat une faible majorité au gouvernement du jour—ne serait peut-être pas atteint pendant toute la durée de ce gouvernement. J'ignore si la suggestion que je fais présentement est praticable ou non; mais je suis disposé à ajouter, afin qu'il n'y ait jamais plus qu'une majorité de cinq, ou de dix au plus, en faveur du gouvernement dans le Sénat, que, lors de la formation d'un nouveau gouvernement, la nomination de tout sénateur soit faite par la majorité ministérielle des Communes jusqu'à ce que le gouvernement se soit formé une majorité de cinq ou dix dans le Sénat et une fois cette majorité créée, je voudrais que les nominations se fissent ensuite alternativement, comme je l'ai dit, il y a un instant, par la majorité de l'un ou de l'autre parti. Si ce système était mis en opération, aucun gouvernement ne pourrait jamais avoir une majorité de plus cinq ou dix dans le Sénat. Je crois qu'une réforme de cette nature produirait un état de choses plus satisfaisant que celui qui existe actuellement. Elle maintiendrait une plus forte opposition dans la Chambre haute, et procurerait aux quelques sénateurs plus ou moins indépendants une plus grande influence que celle qu'ils possèdent déjà. Je n'émets la présente idée que pour ce qu'elle vaut, vu que je ne puis trouver un mode de nomination pouvant donner au Sénat des membres absolument indépendants des partis politiques. Or, puisque nous sommes contraints d'élever au Sénat des hommes de cette catégorie, notre devoir est d'essayer de faire en sorte que le parti au pouvoir n'ait dans le Sénat qu'une très faible majorité, disons de cinq ou d'une dizaine de voix, au plus, et nous pouvons obtenir ce résultat par le mode de nomination que j'ai expliqué, savoir : les nominations de sénateurs par la Chambre des communes—le parti ministériel en choisissant deux sur trois, et l'opposition, l'un de ces trois.

Il y a un troisième grief qui ne se rapporte aucunement à la composition du Sénat. On se plaint de ce que la Chambre des communes se charge de la plus grande partie de la législation, et que le Sénat parait avoir tant de loisirs et consacrer si peu de son temps à l'étude des questions importantes soumises au parlement que son utilité est contestable. La question est donc de savoir comment l'on pourrait partager plus convenablement les travaux législatifs entre les deux Chambres du parlement. Il serait très aisé, je crois, de confier au Sénat une somme de travail égale à celle de la Chambre des communes. En réalité, le Sénat est autorisé à faire à peu près le même ouvrage que cette dernière Chambre, si ce n'est qu'il ne peut prendre l'initiative d'aucun bill portant affectation de deniers publics; ni le modifier ou discuter en détail en comité général pour supprimer ou modifier aucun des crédits demandés dans les estimations budgétaires par les communes—ne pouvant que les rejeter en bloc. Mais les bills d'estimations budgétaires étant exceptés—bills requérant une couple de mois de discussion dans les Communes—discussion durant laquelle le Sénat est justifiable de s'ajourner la plus grande partie du temps, vu qu'il n'a pas à prendre part à un travail relevant spécialement des Communes, tout ce qui reste en fait de législation est, après avoir été voté par les Communes, renvoyé au Sénat qui peut l'approuver, ou le modifier, ou le rejeter. Ce travail est fait, je l'admets, par le Sénat en moins de temps que dans les Communes, et la raison de cette différence est évidente. Le Sénat ne se compose que de 87 membres, ou peut atteindre ce chiffre, tandis que la Chambre des Communes se compose de 214 députés. Les sénateurs n'ont à se préoccuper que de la question qui leur est soumise, tandis que les membres des Communes ont à s'occuper non seulement de la proposition de loi qui leur est soumise, mais aussi de l'opinion publique, c'est-à-dire des vœux de leurs électeurs. Plusieurs membres des Communes éprouvent le besoin de se prononcer sur certaines questions importantes, afin que leurs déclarations soient publiées. Les sénateurs, de leur côté, ne se servent pas généralement d'arguments énoncés déjà par des orateurs qui les ont précédés dans les Communes. Il est surabondamment démontré pourquoi l'examen d'une question soumise aux Communes avant de l'être au sénat, ne requiert de ce dernier que le quart du temps que lui a consacré l'autre Chambre.

D'un autre côté, il y a un certain nombre de questions importantes soulevées par les bills d'intérêt privé. Ces bills sont d'abord discutés et épurés par les Communes après un long débat devant leur comité spécial et le comité général de la Chambre. Après cette élaboration, ces bills dont les principales dispositions contentieuses ont été éliminées, arrivent au Sénat qui les adopte sans paraître y porter un aussi vif intérêt que l'ont fait les Communes. Dans un grand nombre de cas la Chambre des communes dispose de certains bills importants d'intérêt privé en les retirant après un vif débat—ce qui, naturellement, empêche le renvoi de ces bills au Sénat, et ce dernier de les discuter.

Je respecte, naturellement, l'opinion de ceux qui prétendent que le Sénat ne devrait pas s'efforcer d'obtenir un changement lui allouant une plus grande initiative en matière de législation que celle qu'il a eue jusqu'à présent, parce que suivant eux, le Sénat est plutôt une chambre de revision qu'une chambre d'initiative parlementaire; parce que, ajoutent-ils, la législation doit lui venir généralement de la Chambre des communes pour qu'il rende jugement sur son opportunité. C'est là une manière de voir qui est digne de notre attention; mais vu que les sessions parlementaires tendent à devenir de plus en plus longues, cet argument perd quelque chose de sa force. Nous devrions peut-être le mettre de côté et insister pour qu'un plus grand nombre de bills que par le passé originent dans le Sénat, afin que ce dernier aide à l'expédition des affaires dans une plus grande mesure qu'il le fait aujourd'hui. Pour ce qui regarde la législation d'intérêt privé, je suggérerai un moyen très simple de la partager également entre les deux Chambres. Aujourd'hui, lorsque quelqu'un du dehors envoie, avant l'ouverture d'une session, une pétition en obtention d'une législation d'intérêt privé, le greffier qui reçoit la pétition et le dépôt requis par les règlements prend l'initiative d'inscrire cette pétition comme étant destinée à la Chambre dont il est le fonctionnaire. De sorte que si quatre-vingt-dix sur cent bills ont pris ainsi naissance dans les communes, c'est tout simplement parce que le dépôt requis a été adressé au greffier de cette dernière Chambre. Si le dépôt avait été envoyé au greffier du Sénat, le bill eût pris naissance dans le Sénat. Je voudrais donc, qu'un comité mixte des deux Chambres fût nommé pour établir des règlements prescrivant qu'un seul greffier devra recevoir le dépôt requis; que les bills devront être numérotés selon l'ordre de leur réception, et que ceux portant des numéros impairs seront confiés aux Communes et ceux portant les numéros pairs au Sénat, ou vice versa. De cette façon, le Sénat recevrait, pour sa part, automatiquement, 50 pour 100 de la législation d'intérêt privé, dont il prendrait l'initiative.

Il ne faut donc pas douter du vif intérêt que le public en général prendrait aux débats du Sénat sur les questions importantes soulevées devant lui, si ce dernier était chargé de l'initiative de la moitié des bills d'intérêt privé. Je touche, ici, je le crois, du moins, à la véritable cause du malentendu qui existe entre le public et le Sénat. Les questions importantes qui excitent l'opinion publique prennent naissance dans la Chambre des communes, et il y a là des représentants de tous les grands journaux, qui télégraphient, tous les jours, à ceux-ci le rapport condensé des débats importants qui ont lieu sur les sujets auxquels le pays prend intérêt. Pourquoi cet intérêt ne se concentre-t-il pas sur le Sénat? Pour la simple raison que onze membres du cabinet siègent dans les Communes contre deux dans le Sénat. Ces onze membres du cabinet présentent leur importante législation dans les Communes, et elle reste là sous les yeux du public jusqu'à ce que tout intérêt aux questions qu'elle soulève soit entièrement amorti, et alors, après que le citron a été pressé jusqu'à son complet dessèchement; lorsqu'il ne reste plus une seule goutte de jus à en tirer, le bill est renvoyé au Sénat. Comment pourrions-nous espérer qu'une question—après avoir été discutée pendant des semaines ou des mois, dans la Chambre des Communes, et en dehors de cette Chambre; après avoir été également discutée sous toutes ses faces, sassée et ressassée par les journaux publiant les rapports de leurs correspondants des Communes—comment pourrions-nous espérer, dis-je, qu'une

Le PRESIDENT.

question, sortie d'une pareille épreuve, pût, arrivée au Sénat, exciter encore de l'intérêt au point d'attirer aux séances de ce dernier des représentants de la presse pour rapporter sur cette même question tout ce qu'ils ont déjà servi à leurs lecteurs pendant des semaines auparavant? Telle est la situation, et peut-on y remédier? Suivant moi, la chose est possible et même très facile.

Je n'ai pas l'intention de proposer une innovation extraordinaire, ou qui soit de nature à ébranler les colonnes du temple. Ce que j'ai à suggérer est une pratique suivie dans tous les parlements du monde, si ce n'est le parlement britannique—et cette pratique n'est pas suivie en Angleterre, du reste, pour certaines raisons bien connues. Cette pratique est la liberté qu'ont les ministres de prendre la parole dans les deux Chambres du parlement, et en voici les avantages : si un long débat s'engage sur l'adresse en réponse au discours du trône, ou quelque autre sujet important, et si ce débat menace d'obstruer l'expédition des affaires de la Chambre des communes pendant des semaines, ou des mois, les ministres peuvent alors se rendre au Sénat ; puis y présenter et expliquer leurs propositions de loi. Ce serait alors un fruit rempli de jus présenté au Sénat, ou en d'autres termes, une primeur que cueilleraient avec empressement les correspondants de journaux intéressés à écouter et à rapporter tout ce qui serait dit dans le Sénat sur ces nouvelles propositions de loi. Mais il est permis de croire que quelques-uns parmi nous, ou même dans le public, considéreront comme une absurdité cette suggestion de permettre à un ministre qui n'est pas membre du Sénat, de se rendre dans cette Chambre et y prendre la parole ; ou qu'un membre du cabinet, membre du Sénat, en fasse autant dans la Chambre des communes ? Vous voyez un sous-ministre, c'est-il est chargé. Cependant, que voyez-vous, aujourd'hui, dans le Chambre des communes ? Vous voyez un sous-ministre, c'est-à-dire, un fonctionnaire subalterne du pays, assis à côté du pupitre de son ministre et lui chuchoter des renseignements que toute la Chambre peut entendre exprimer à voix basse avant que le ministre ait le temps de les répéter à celle-ci. Personne, pourtant, n'est scandalisé de la présence de ce sous-ministre qui agit comme souffleur à côté de son chef hiérarchique. Ce dernier, cependant, est assis dans l'enceinte sacrée de la Chambre des communes, et cette pratique a toujours été considérée comme excellente. Pourquoi donc un ministre du cabinet, membre du Sénat, ne pourait-il pas se rendre aussi dans les communes ; s'y asseoir à côté de ses collègues et expliquer une proposition de loi conformément aux règlements de cette Chambre ? J'ai discuté déjà cette question avec un certain nombre de sénateurs et de membres des communes, et aucnu d'eux n'a soulevé une seule objection sérieuse ? Ce serait une pratique nouvelle en Canada ; mais, comme je l'ai dit, elle est suivie dans tous les parlements du monde, à l'exception du parlement anglais. Et pourquoi cette exception ? Parce que les barons ont existé avant les communes, et les hauts barons d'Angleterre n'admettraient pas un simple membre de la Chambre des communes—censé être un homme du peuple—dans l'enceinte sacrée de la Chambre des Lords. Naturellement, un membre de la Chambre des communes peut être admis, aujourd'hui, à siéger dans la Chambre des Lords s'il y est élevé par un parchemin, ou décret royal. Le membre de la Chambre des communes, je le répète, est censé être un homme du peuple. Aujourd'hui, il peut, comme je viens de le dire, être élevé à la Chambre des Lords par décret royal ; mais sans ce titre, il ne peut entrer dans cette Chambre haute pendant ses séances. Je voudrais bien savoir si cette raison existe en Canada ? - Les membres du Sénat canadien ne sont pas des législateurs d'une race distincte de celle des membres de nos Communes. Les sénateurs canadiens ne siègent pas ici en vertu d'un droit divin quelconque, ou en vertu d'un titre à eux légué par leurs ancêtres. Les membres de nos deux Chambres du parlement appartiennent entièrement à la même classe; ils ont une origine commune. En réalité, nous voyons quelquefois, ici, des sénateurs abandonner leur siège au Sénat pour briguer les suffrages populaires en vue d'aller siéger dans les Communes. Nous en avons eu un exemple dernièrement. Un de nos collègues du Sénat est devenu, en effet, membre des

Communes, et, depuis 1867, nous avons vu nombre de membres des Communes devenir sénateurs. Pourquoi donc cette pratique de faire siéger les ministres dans les deux Chambre ne serait-elle pas établie ? Si une moitié des projets de loi importants qui attirent l'attention publique prenaient naissance dans le Sénat, nous n'aurions pas besoin de payer, ici, un "reporter" de la presse, pour préparer et publier un rapport condensé de nos débats sur ces sujets importants.

Ces sujets—vous le constateriez—occuperaient très peu les "reporters" de journaux après qu'ils seraient sortis du Sénat —où on les aurait discutés pendant trois ou quatre semaines—avant de les renvoyer à la Chambre des communes. Nous n'aurions pas, non plus, dans le Sénat, le spectacle d'un ministre chargé d'expédier la besogne de onze ou douze de ses collègues du cabinet, et obligé souvent de suspendre un débat parce qu'il manque de renseignements, ou parce qu'il est incapable—n'ayant pas, lui-même, préparé un bill—d'expliquer exactement son objet et sa portée. Nous aurions, au contraire, dans le Sénat, dans toutes les occasions, la présence du ministre ayant rédigé lui-même un bill, et pouvant l'expliquer parfaitement. Une pareille réforme ne nécesiterait aucune modification de la constitution. Ce serait tout simplement un arrangement régi par un règlement élaboré et adopté par une commission mixte des deux Chambres du parlement. Sous l'empire de ce règlement et d'autres suggestions que je viens de faire, le Sénat aurait l'initiative d'une moitié de la législation d'intérêt privé, et peut être aussi de la moitié de la législation d'intérêt public. Ces deux réformes feraient d'un seul coup justice du reproche fait au Sénat de languir constamment dans l'oisiveté et d'être inutile, puisque ses travaux seraient aux yeux de tous l'équivalent de ceux des Communes.

Pour ces raisons si un vote est pris sur les divers amendements suggérés j'appuierai celui de l'honorable sénateur de Mille-Iles (l'honorable M. David), avec cette restriction, que je ne puis voir l'utilité qu'il y a de demander qu'un plus grand nombre de ministres de la couronne aient leurs sièges permanents dans le Sénat. Les ministres de la couronne, comme je l'ai dit, pourraient se rendre au Sénat ; y présenter, eux-mêmes, leur propre législation, et il ne serait pas nécessaire qu'il y eût plus de deux ministres-sénateurs—nombre que le Sénat possède actuellement. Si tous les ministres du cabinet pouvaient se rendre au Sénat et y prendre la parole ; si nos deux sénateurs-ministres pouvaient, d'un autre côté, en faire autant dans la Chambre des communes, je ne voudrais pas appuyer cette partie de la suggestion requérant la nomination au Sénat d'un plus grand nombre de ministres.

L'honorable M. MILLER : Cette réforme ne serait-elle pas contraire au système constitutionnel anglais sur lequel est basé l'Acte de l'Amérique britannique du Nord ? Ce serait un changement radical de notre constitution.

Le PRESIDENT : Je ne le crois pas. Ce serait tout simplement, selon moi, une question de règlement qu'un comité mixte des deux Chambres pourrait résoudre. Je ne crois pas que le fait de permettre aux ministres siégeant dans les Communes de venir expliquer, eux-mêmes, dans le Sénat leurs propositions de loi serait en quoi que ce soit porter atteinte à la constitution, et je suis entièrement d'avis que le Sénat et la Chambre des communes sont revêtus de toute l'autorité requise pour résoudre cette question.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je propose que le débat soit ajourné jusqu'à demain.

La motion est adoptée.

PRESENTATION DE BILLS.

Les bills suivants sont présentés et lus une première fois :

Bill ((53) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The New-York Southern Railway Company".—(L'honorable M. Ellis.)

Bill (JJ) intitulé : "Loi pour faire droit à Edith May Gilmore".—(L'honorable M. Perley.)

Le Sénat s'ajourne à 3 heures.

SENAT.

Séance du mercredi, 1er avril 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prières et affaires courantes.

LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'ordre du jour appelle :

Quel est le montant de l'intérêt dû, dont il est fait mention dans la déclaration suivante donnée par le Gouvernement, le 25 mars courant:

" La compagnie du pont fixe à $6,899,033.03 le coût jusqu'au 1er mars 1908 du pont, y compris celui du pont de la chaudière et celui des chemins de fer qui en sont les aboutissants (railway approaches); auquel montant il faut ajouter les intérêts accrus depuis le 30 juin 1907 sur les avances garanties par les bons de la compagnie "?

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas les réponses à ces questions. On ne peut répondre à ces questions à Ottawa.

L'honorable M. LANDRY : J'appelle l'attention du gouvernement sur le fait qu'une lettre prend de dix ou douze heures pour se rendre d'Ottawa à Québec, et cette interpellation est restée, je crois, dans le cahier des avis, depuis le 20 mars. Je crois que si le gouvernement insistait pour avoir une réponse, il pourrait l'avoir. La compagnie est sous l'autorité du gouvernement. Le président de la compagnie du Pont réside à Ottawa. Si l'on écrivait au président de la compagnie à Ottawa et au secrétaire à Québec, je crois qu'un de ces messieurs, avec un peu de bonne volonté, pourrait donner le renseignement. Sinon, je suggérerais qu'on enlève son traitement au président du chemin de fer Transcontinental. Il reçoit beaucoup d'argent, et si on menaçait de lui couper les vivres, on pourrait l'amener à la raison, on pourrait lui faire respecter les ordres de cette Chambre-ci.

Il y a différentes manières de tuer un chat. J'espère que le gouvernement prendra les moyens de faire remplir à ces gens-là leurs devoirs et de les faire répondre aux questions qui leur sont posées. J'attendrai jusqu'à la semaine prochaine, et si je ne puis me procurer ce renseignement, je serai obligé de prendre un autre moyen pour l'obtenir.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur a le droit de prendre les moyens qu'il jugera à propos de prendre. J'ai fait tout ce que j'ai pu. Je ne suis pas pour courir après les gens et les prendre par la basque...

L'honorable M. LANDRY : Je ne me plains pas de l'honorable secrétaire d'Etat.

L'honorable M. SCOTT : De jour en jour des lettres sont écrites pour leur demander s'il n'est pas possible de se procurer le renseignement. Je crois qu'ils ont envoyé à Québec un messager spécial chargé d'avoir une réponse. J'ignore si cela est vrai, mais c'est l'explication qui m'a été donnée aujourd'hui. Dès que j'aurai reçu une réponse, je la communiquerai à l'honorable sénateur.

L'interpellation est suspendue.

LES "DEBENTURES" DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande :

Quel est le montant total des débentures émises par la compagnie du pont de Québec?

Combien de ces débentures ont été négociées, à quel taux d'intérêt et d'escompte et combien ont-elles rapporté?

Combien de ces débentures ont été données comme garanties d'emprunts faits par la compagnie aux banques?

Quel montant la compagnie a-t-elle obtenu de cette manière des banques?

Quel taux d'intérêt paie-t-elle?

Quand chacun de ces emprunts est-il remboursable?

Le Gouvernement est-il intervenu dans ces négociation et opérations financières?

De quelle manière? A-t-il donné aux banques sa garantie pour le remboursement du capital emprunté et pour le paiement des intérêts sur icelui?

Pour quel montant le Gouvernement est-il ainsi responsable?

Quelles sont les sommes d'argent que le Gouvernement a déjà avancées (a) soit à la compagnie, (b) soit aux banques, en paiement des obligations pour lesquelles il était responsable?

Le Gouvernement a-t-il en sa possession des débentures de la compagnie en échange des sommes qu'il a déboursées ou des garanties qu'il a données?

Pour quel montant?

L'honorable M. SCOTT : Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur :

Le montant des obligations (non pas des débentures) en argent sterling émises par la compagnie du pont de Québec équivaut à $6,678,200. Aucune de ces obligations n'a été vendue.

Toutes les obligations ont été données comme garatie des emprunts faits aux banques. La compagnie a fait rapport que le montant des emprunts faits par la compagnie sur la garantie des obligations en question s'est élevé à $5,016,-453.66.

Le taux de l'intérêt que la compagnie a payé sur les prêts faits par les banques a été de 5 pour cent. Les prêts étaient remboursables à demande.

Le gouvernement n'a pas été partie à ces négociations et opérations financières. Constatant qu'en raison de la crise qui se faisait sentir la compagnie ne pouvait disposer avantageusement de ses obligations, le gouvernement pria les banques de ne pas exercer le droit qu'elles avaient de les vendre mais de prêter, sur sa garatie, de l'argent à la compagnie. Les banques firent ce qui leur avait été demandé. Plus tard le gouvernement obtint du parlement l'autorisation de faire directement des prêts à la compagnie (chapitre 35, 1907) pour lui permettre de payer ce qu'elle devait aux banques. Cette autorisation fut en partie exercée et l'on s'attend à ce que cette partie de la transaction soit bientôt terminée.

Le gouvernement a prêté à la compagnie $2,000,000 (8 février 1908) en vertu du chapitre 35 des lois de 1907, laquelle somme fut appliquée au remboursement des prêts faits par les banques.

Le gouvernement est en possession d'une partie des obligations en question au montant de £478,700 en échange des $2,000,000 prêtés en vertu du chapitre 35 des lois de 1907.

ACCIDENTS FATALS AUX CROISEMENTS A NIVEAU.

MOTION.

L'honorable M. McKAY (Truro), en l'absence de l'honorable M. Ferguson, propose :

Qu'un ordre du Sénat émane pour la production d'un état basé sur les données du Bureau de la commission des chemins de fer, indiquant le nombre de personnes blessées ou tuées par les convois de chemins de fer aux croisements à niveau de voie publique; le nombre de personnes ainsi blessées ou tuées sur chaque chemin de fer en particulier, durant les années écoulées le 31 mars 1895, 1896 et 1897; aussi, les noms de personnes blessées ou tuées à ces endroits, sans égard à l'opinion des compagnies de chemins de fer et celle des officiers de la commission des chemins de fer, relativement aux droits qu'elles avaient de se servir de ces croisements à niveau de voie publique, au moment des accidents.

La motion est adoptée.

LE PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande :

Quel est le montant de l'intérêt dû, dont il est fait mention dans la déclaration suivante donnée par le Gouvernement ,le 25 mars courant:

"La compagnie du pont fixe à $6,899,033.03 le coût jusqu'au 1er mars 1908 du pont, y compris celui du pont de la Chaudière et celui des chemins de fer qui sont les aboutissants (railway approaches); auquel montant il faut ajouter les intérêts accrus depuis le 30 juin 1907 sur les avances garanties par les bons de la compagnie"?

L'honorable M. SCOTT : Avant d'entrer dans la Chambre, je n'étais pas prêt à répondre à cette question ; mais, me servant de l'arithmétique, j'ai fait un petit calcul et j'ai trouvé pour les neuf mois, à compter du 30 juin dernier, environ $230,-000, ce'st-à-dire l'intérêt à cinq pour cent sur $6,899,033.

L'honorable M. LANDRY : Je suis très reconnaissant au ministre pour le travail qu'il a fait. Je suppose que je puis prendre son assertion comme la réponse du gouvernement ?

L'honorable M. SCOTT : Le montant exact est de $229,966, mais je crois qu'il y a quelques sommes prêtées à 6 pour cent d'intérêt, ce qui porterait le montant à $230,000.

UNE QUESTION DE PRIVILEGE.

L'honorable M. McMULLEN : Avant l'appel du jour, je désire soulever une question de privilège. Au cours d'un débat qui s'est fait dans l'autre chambre, un député a parlé de moi en ces termes :

J'ai dit plusieurs fois sur les hustings et dans le comité que la prétendue Midland

Dredging Company compte parmi ses actionnaires le fils du sénateur McMullen. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Les gens de Midland se vantent de ce qu'ils peuvent faire en raison de leurs relations politiques. Le sénateur McMullen m'a rencontré dans un corridor et m'a dit qu'il désirait que son nom ne fût pas mêlé à celui de cette compagnie de dragage. Je lui ai dit: "Il est un des actionnaires de la compagnie". Il m'a répondu: "Il l'était, mais en raison de révélations faites au sujet du dragage, je lui ai fait vendre ses actions".

Je regrette énormément que M. Bennett ait cru prudent de répéter une conversation privée que nous avons eue ensemble à l'étage supérieur de la chambre. Quoi qu'il en soit, il a donné à mes paroles un sens qu'elles n'avaient pas. Je ne lui ai pas dit qu'en raison de révélations qui avaient été faites j'avais conseillé à mon fils de vendre ses actions. Je n'ai rien admis au sujet de ces révélations. Tout ce que je lui ai dit c'est qu'il avait mêlé mon nom à celui demon fils relativement à une compagnie de bragage à Midland. Je lui ai dit que mon fils durant mon obsence, avait acheté des actions de cette compagnie, et comme je ne voulais pas que mon nom fût associé à celui de cette compagnie qui a fait un contrat avec le gouvernement, j'ai prié mon fils de vendre ses actions, et il les a vendues. Je ne comprends pas que M. Bennett se soit permis de dire que j'ai fait vendre à mon fils ses actions en raison des révélations en question. Je suis surpris qu'il ait parlé ainsi. Je n'ai rien dit qui lui ait permis de tirer une pareille conclusion. Je regrette beaucoup de lui avoir mentionné la chose. Sans doute je lui ai parlé par pur hasard, et j'ai cru qu'il était assez gentilhomme pour ne pas aller devant le parlement faire connaître par le menu une conversation privée que j'avais eue avec lui.

LA COMMISSION ROYALE DU SERVICE CIVIL.

L'honorable M. LOUGHEED: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir de l'honorable leader de la Chambre s'il est vrai que le juge Cassels, de la Cour d'Echiquier, a été nommé commissaire royal pour faire une enquête concernant le service administratif. Je lui demanderai en même temps jusqu'où s'étendent les instructions qu'il doit avoir reçues pour étudier le rapport récemment déposé sur le bureau de la Chambre des communes?

L'honorable M. SCOTT: Il a été approuvé aujourd'hui un arrêté ministériel chargeant M. le juge Cassels de faire une enquête complète relativement aux accusations formulées dans le rapport de la commission qui a été nommée pour étudier le service administratif, et qui a découvert, en examinant les livres de certains départements, que des fraudes et des abus avaient été commis. Je ne puis faire connaître le texte du décret de l'exécutif; mais il autorise M. Cassels à faire une enquête complète relativement aux accusations formulées dans le rapport de la commission du service civil.

L'honorable M. LOUGHEED: Ses pouvoirs se bornent-ils à l'étude des accusations formulées dans le rapport ou si ses pouvoirs sont plus étendus?

L'honorable M. SCOTT: Non, je crois qu'il ne devra s'occuper que des accusations formulées dans le rapport.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Est-ce que l'arrêté ministériel nommant M. le juge Cassels sera déposé sur le bureau de la Chambre pour nous permettre de connaître ses pouvoirs?

L'honorable M. SCOTT: Je vais essayer d'en avoir demain une copie. La nomination a été approuvée il y a à peine une heure. Je serai heureux d'en déposer demain une copie sur le bureau.

LE TROISIEME CENTENAIRE DE QUEBEC.

L'honorable M. LOUGHEED: L'honorable secrétaire d'Etat peut-il dire à la Chambre si le gouvernement a invité la flotte des Etats-Unis, comme l'ont fait le Japon, la Chine, l'Australie et la Grande-Bretagne, à visiter les eaux de ces nations? Le gouvernement a-t-il l'intention d'inviter la flotte des Etats-Unis à visiter le Saint-Laurent à l'occasion du troisième centenaire de Québec?

L'honorable M. SCOTT: Aucune décision n'a été prise à ce sujet.

L'honorable M. LOUGHEED : En a-t-il été question ?

L'honorable M. SCOTT : Par pur hasard. Aucune décision n'a été prise.

IMPRESSION DU RAPPORT DE LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

L'honorable M. LANDRY : L'impression du rapport relatif au désastre du pont de Québec et celle du rapport de la commission du service administratif avancent-elles ?

L'honorable M. SCOTT : Ces rapports s'impriment aussi rapidement que possible, étant donné que la besogne de la session doit avoir priorité. Le rapport de la commission du service administratif est beaucoup plus volumineux qu'on ne pourrait se l'imaginer, parce que la Commission a produit un grand nombre de mémoires non signés et parce qu'elle a cité des documents obtenus du département. Ils ne sont pas clavigraphiés, et souvent sont écrits au recto et au verso du papier, et l'imprimerie ne peut faire promptement la besogne. Elle travaille aussi vite que les conditions le lui permettent, et un rapport complet ne pourra pas être terminé avant la fin de la semaine.

BILL DES SUBSIDES.

PREMIERE, DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 136) intitulé : " Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public des exercices financiers pour les années finissant respectivement le 31 mars 1908 et le 31 mars 1909.

Le bill est lu la première fois.

L'honorable M. SCOTT : Ce bill de subsides comprend les estimations supplémentaires pour l'année expirée hier. Elles s'élèvent à $5,319,633. Elles sont imputables au fonds consolidé sur l'"tem $4,683,876, et au compte du capital de $595,608, les deux formant les estimations supplémentaires de l'année qui vient d'expirer au montant de $5,319,633, la date de l'exercice financier ayant été changée. Il est devenu nécessaire de demander au parlement une partie de la somme requise pour l'année qui commence aujourd'hui, et la Chambre des communes a voté un huitième de cette somme. Voici les chiffres : Annexe B, principales estimations pour l'année expirant le 31 mars 1909 : $15,831,818 ; imputable au fonds consolidé, $8,857,855 ; et au compte du capital, $6,973,952, ce qui fait, comme je l'ai déjà dit, pour l'année que nous commençons un total de $15,831,818. Le montant des deux sommes, environ $5,000,000, voté pour les estimations supplémentaires de l'année expirée et le huitième des estimations pour l'année courante s'élèveront à $21,151,451. Je suppose que les honorables sénateurs permettront que le bill soit adopté aujourdh'ui.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que nous sommes obligés d'avaler ce bill avant de l'avoir étudié.

L'honorable M. SCOTT : Ce n'est pas une forte somme. Nous sommes habitués à voter une somme de plus de $21,000,000. Je propose la suspension de la règle 24 pour permettre que le bill soit lu tout de suite une deuxième fois. Comme les honorables sénateurs le savent, nous ne nous formons jamais en comité des subsides.

L'honorable M. LANDRY : Quand le gouvernement compte-t-il que ce bill sera sanctionné ?

L'honorable M. SCOTT : Je suppose qu'il le sera demain, pas plus tard que demain. Nous ne pourrions pas le faire sanctionner aujourd'hui.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Avant la suspension des règles, je voudrais qu'il fût bien compris que tout item compris dans cette estimation supplémentaire pourra être discuté dès que les estimations principales seront présentées. Si j'avais su que quelques-uns de ces item devaient nous être soumis aujourd'hui, je me serais préparé à les discuter.

Quoi qu'il en soit, je veux que lorsque nous discuterons quelques item du bill on ne vienne pas nous dire que nous n'avons pas le droit de discuter une question qui a déjà été discutée. Je sais que c'est la règle de la Chambre ; mais si nous laissons le bill subir ses trois lectures, nous ne serons

pas empêchés plus tard d'en discuter les différents articles.

L'honorable M. SCOTT : Il est parfaitement compris que l'adoption de ce bill n'empêchera nullement la discussion des articles des estimations, quand elles nous seront soumises.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Bien que le bill s'applique à l'année dernière, nous pourrons discuter ces item quand nous discuterons les estimations de cette année-ci.

L'honorable M. SCOTT : Certainement.

La motion est adoptée, et le bill subit ses trois lectures et est adopté.

TROISIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (121) intitulé : "Loi modifiant la loi de la Cour Suprême".—(L'honorable M. Scott.)

LES DEPENSES DU SENAT.

L'ordre du jour appelle :

Prise en délibération du message de la Chambre des communes, demandant au Sénat de lui fournir un état indiquant le coût, à l'exception de l'indemnité, du Sénat, pour les sessions 1905, 1906 et 1907 respectivement.

L'honorable M. SCOTT propose que l'ordre du jour soit rescindé et qu'il soit inscrit dans le cahier des avis pour vendredi prochain.

L'honorable M. LOUGHEED : L'honorable ministre peut-il nous dire si les Communes ont l'habitude de faire une pareille demande ?

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier la question, mais je ne crois pas qu'une Chambre montre de la courtoisie envers l'autre en lui faisant une pareille demande, en lui demandant surtout comment a été employé l'argent voté par le parlement. C'est la première fois que j'entends parler d'une pareille demande.

L'honorable M. CASGRAIN : Est-ce que ce renseignement ne se trouve pas dans le rapport du vérificateur général ?

L'honorable M. SCOTT : Je le crois.

L'honorable M. CASGRAIN : Alors pourquoi ne pas les renvoyer au rapport du vérificateur général ?

L'honorable M. SCOTT : Nous étudierons la question vendredi prochain.

La motion est adoptée et l'ordre ajourné.

BILL DE LA SHUSWAP AND THOMPSON RIVERS BOOM COMPANY.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. BOSTOCK propose la deuxième lecture du bill (49) intitulé : 'Loi constituant en corporation la Shuswap and Thompson Rivers Boom Company".

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami voudra-t-il dire à la Chambre s'il s'agit virtuellement du même bill qui a déjà été rejeté en deux occasions différentes, et si ce n'est pas le même bill, s'il n'a pas le même objet ?

L'honorable M. BOSTOCK : Voici l'historique de ce bill : En 1904, quelques personnes demandèrent ici une charte pour leur permettre de placer des barrages flottants sur la rivière Thompson. Elles obtinrent cette charte, mais constatèrent plus tard qu'elles ne pouvaient s'en servir pour ce qu'elles voulaient faire. Elles s'adressèrent de nouveau à cette Chambre-ci, en 1906, pour lui demander une autre charte, mais leur demande ne fut pas acquiescée. Les personnes qui demandent cette charte ne sont pas les mêmes. Les porteurs de la première charte combattent ceux qui sollicitent la dernière. Ceux qui sont mentionnés dans ce bill font des opérations sur les rivières Thompson-nord et sud. Ils ont constaté qu'ils ne pouvaient faire les travaux nécessaires sans avoir obtenu une charte et conséquemment sont venus à cette session demander la législation qui leur est nécessaire.

L'honorable M. LOUGHEED : Sur quoi est appuyée l'opposition faite contre ce bill ?

L'honorable M. BOSTOCK : Si je comprends bien, l'opposition faite contre ce bill n'a pas sa raison d'être. Le bill a subi de grandes modifications dans l'autre Chambre. Il a été d'abord soumis au comité des chemins de fer, puis à un comité spécial de cette Chambre-là. Le comité spécial a eu un grand nombre de séances et l'a refondu. Les garanties offertes par ce

bill sont plus grandes que celles qui avaient été données jusqu'ici dans une pareille mesure, pour protéger les intérêts du public et ceux des personnes qui pourraient souffrir de l'adoption de la loi. Je ne vois pas pourquoi nous ferions ici l'opposition qui a été faite dans l'autre Chambre. Celui qui combat principalement le bill a eu l'avantage d'entrer dans cette compagnie aux mêmes conditions que les autres personnes mentionnées dans le bill tel qu'il est actuellement, et je ne vois pas pourquoi ils ne formeraient pas tous une même compagnie. Le bill n'a d'autre but que de permettre aux propriétaires de coupes forestières sur les bords de ces rivières de trier et de distribuer leurs "billots" dans cette partie du pays. Les promoteurs de ce bill sont bien prêts à s'associer avec tous ceux qui ont des intérêts sur ces rivières, aux mêmes conditions qui lui ont été faites. Ils ne veulent pas faire adopter cette mesure pour en tirer de l'argent, mais bien pour faire leurs affaires et couvrir les frais du flottage de leurs billots. Personnellement je ne vois pas pourquoi le présent bill serait combattu.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (86) intitulé : "Loi constituant en corporation la Northern Empire Railway Company".—(L'honorable M. DeVeber.)

Bill (H) intitulé : "Loi concernant la Nipissing Railway Company".—(L'honorable M. McGregor.)

REFORME DU SENAT.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen:

Que, vu l'agitation relative aux services rendus par le Sénat comme formant partie de notre système législatif et la critique faite tant en parlement que dans la presse au sujet des nominations à cette Chambre:

Il est désirable, de l'avis de cette Chambre, que la question du mode de nomination et de la durée du terme pour lequel ces nominations seront faites à l'avenir, soit prise en délibération et ce système remodelé, et sur la motion en amendement de l'honorable M. David, que tous les mots après "Que", dans la motion principale, soient retranchés et remplacés par ce qui suit: "le Sénat, tout en ne désirant pas se prononcer finalement sur les projets de réforme nombreux et variés qui ont été proposés et discutés relativement au Sénat, cependant, en vue des différences d'opinion sur la question, et jusqu'à ce que ces projets aient eu le temps d'être mûris, croit qu'il est opportun de déclarer qu'il est désirable, en vue d'augmenter l'efficacité du Sénat, qu'un plus grand nombre de lois soient présentées dans cette Chambre, qu'un plus grand nombre de ministres de la Couronne y aient leur siège, et que chaque ministre puisse personnellement présenter et défendre les mesures du Gouvernement sur le parquet de cette Chambre", et aussi l'amendement en amendement de l'honorable M. Béique à l'amendement proposé par l'honorable M. David.

Que tous les mots dans l'amendement après le mot "suit", soient retranchés et remplacés par les suivants:—"par suite des objections très sérieuses qui ont été soulevées relativement aux différents systèmes de réforme qui ont été suggérés par des membres de cette Chambre individuellement, et en vue des différences considérables d'opinions exprimées sur cette question, la constitution actuelle du Sénat paraît être, somme toute, celle qui convient le mieux à ce pays.

"Que, de plus, afin que cette honorable Chambre puisse fournir la pleine mesure de son utilité, il est grandement désirable que des mesures soient prises pour la tenir occupée d'une manière plus constante et pour soulager la Chambre des communes d'une partie de ses travaux et ainsi abréger les sessions du Parlement".—Honorable M. David.

L'honorable M. PERLEY : Je ne parle pas souvent dans le Sénat pour discuter les questions d'intérêt public. Généralement je me contente d'écouter parler les sénateurs des deux côtés de la Chambre, après quoi je prends une décision pour donner mon vote. Je ne me suis jamais abstenu de voter depuis que je siége dans le Sénat. Cette question a une importance plus qu'ordinaire, et elle a été bien discutée. Peu de questions ont été discutées plus longuement et plus intelligemment et méritent plus d'attention que celle que nous discutons présentement. Le proposant de la motion a considéré qu'il était de son devoir de la proposer. Il y a deux ou trois ans, le ministre du Commerce et de l'Industrie parla longuement sur cette question. Dans le débat qui s'ensuivit plusieurs honorables sénateurs parlèrent longuement aussi ; mais personne n'exprima les vues que j'entretiens sur le sujet. Je sollicite donc votre indulgence pendant que je parlerai.

L'honorable proposant a dit que le Sénat n'était pas à la hauteur qu'il devrait être. Je suppose que le Sénat idéal était le Sénat qui fut nommé lors de la confédération. Si nous avions conservé ce niveau-là, il n'y

aurait pas de plaintes aujourd'hui. Il fut compris alors de la confédération que le Sénat ne devait pas se laisser guider par la politique, qu'il devait être composé de membres pris dans les deux partis. Je n'hésite pas à dire que sous ce rapport-là le Sénat a dégénéré. Le Sénat est et a été un corps hautement politique. Si John Macdonald s'écarta de la règle d'après laquelle devaient se faire les nominations, et fit des nominations politiques, de sorte que, lors de la défaite des conservations en 1896, la grande majorité des membres du Sénat était conservatrice.

Lorsque sir Wilfrid Laurier arriva au pouvoir, il imita son prédécesseur sous ce rapport-là, et il rendit le Sénat un corps politique. De sorte qu'à mon avis le Sénat ne peut pas remplir convenablement les fonctions qui lui ont été assignées. Il ne peut constituer la branche indépendante du parlement qu'il devait être. L'honorable sénateur de Wellington se plaint dans sa motion qu'il ne compte pas pour ses membres les hommes qui devraient le composer. Si le Sénat était ce qu'il devrait être, la résolution de l'honorable sénateur aurait été inutile, et si les nominations avaient été bien faites, on ne critiquerait pas le mode de faire ces nominations.

L'honorable sénateur dans son discours jette du discrédit sur le Sénat en disant qu'il n'est pas à la hauteur qu'il devrait occuper. En disant cela, il jette aussi du blâme sur le gouvernement, et il va jusqu'à dire que le gouvernement, pouvant exercer se patronage, l'a mal exercé. On ne peut arriver à d'autre conclusion. L'honorable sénateur a fait dans son discours une admission louable. Il a dit—tout le monde sait qu'il a dit vrai—que durant le grand nombre d'années qu'il a siégé dans la Chambre des communes il a ridiculisé le Sénat, il l'a représenté comme un corps inutile à la protection des plus chers intérêts du Canada. D'autres personnes du même parti politique ont fait la même chose, et le pays a appris à connaître le Sénat comme une branche inutile ; mais lorsque l'honorable sénateur parlait ainsi, il était un membre de la Chambre des communes, et la plupart des membres du Sénat étaient conservateurs. Il n'y a pas de doute là-dessus L'honorable sénateur devint plus tard membre du Sénat, et, après quelques années d'expérience, il constate qu'il avait ridiculisé par ignorance une assemblée délibérante aussi distinguée qu'utile. Jamais une meilleure admission ne pouvait être faite ici. Il a démontré que les hommes qu'il avait ridiculisés ne méritaient pas d'être traités ainsi. Et quels étaient ces hommes ? Les sénateurs conservateurs nommés par sir John Macdonald et les sénateurs libéraux nommés par Alexander Mackenzie. Ils les loue hautement, il leur concède les plus hautes qualités, et maintenant il veut un changement. Quelle conclusion devons-nous tirer ? Les sénateurs nommés par le gouvernement actuel ne sont pas ce qu'ils devraient être. Je n'aurais pas fait une assertion aussi tranchante. J'aurais dit qu'un grand nombre d'entre eux sont distingués, compétents. Il ne fait pas de distinction. J'ai entendu un sénateur dire qu'un certain nombre des sénateurs nommés récemment ne sont pas à la hauteur de la position, et qu'il aurait valu mieux qu'ils ne fussent pas nommés. Je n'en ferai pas un triage ; mais l'honorable sénateur devait songer à quelques-uns de ceux qui n'auraient pas dû être nommés, parce que, sans cela, il n'aurait pas proposé sa résolution. Si le Sénat était ce qu'il doit être, cette résolution aurait été inutile, et si le gouvernement avait fait de bonnes nominations, il ne pourrait le blâmer d'exercer ce patronage. L'honorable sénateur est un vieux parlementaire et un homme d'expérience, mais nous avons les conseils d'un homme plus âgé et plus versé que lui dans les affaires parlementaires. Je veux parler de l'honorable sénateur de Middlesex (l'honorable M. Ross). Il a fait un excellent discours en secondant la motion de l'honorable sénateur. Il a fait l'historique du Sénat depuis la confédération, et il a dit qu'il était grandement désappointé de voir que le Sénat comptait pour ses membres de hommes comme ceux qui siègent ici. Il a dit qu'il avait constaté que le Sénat est absolument différent de ce qu'il a été, parce que durant le règne de sir John Macdonald, alors que le gouvernement et le Sénat étaient hautement conservateurs, le Sénat rejeta 3½ pour cent des bills qui lui furent soumis, pendant que sous le régime Mackenzie il n'en fut

rejeté que 2½ pour cent. Quel meilleur certificat d'indépendance peut-il être donné que celui qu'a donné un homme d'expérience comme l'est l'honorable sénateur de Middlesex ? Il a siégé dix ans à la Chambre des communes, il a été, durant plusieurs années, membre du gouvernement d'Ontario, il en a été le premire ministre et il est maintenant un membre du Sénat. Il a fait une analyse complète des bills qui ont été adoptés depuis la confédération, et il a été constaté que le Sénat est composé d'hommes compétents, et qu'ils ont bien rempli leurs fonctions, et qu'ils ne peuvent être accusés de partialité politiqu. J'ai été heureux d'entendre parler ainsi ces deux sénateurs, parce qu'ils sont les adversaires des conservateurs, et qu'ils ont parlé à l'honneur des sénateurs conservateurs.

La question de la réforme du Sénat est sans doute une des plus importantes dont nous puissions nous occuper. J'ai écouté tout ce qui a été dit touchant tous les moyens de réforme qu'ont proposés pour le Sénat les honorables sénateurs qui ont parlé ici sur cette question. Ce sont tous des hommes habiles et ils ont suggéré différents moyens. L'honorable sénateur nous a fait connaître un projet très bien élaboré pour nommer les sénateurs. Il a suggéré dans son discours que chaque deuxième ou troisième nomination soit faite par l'opposition. Il prétend que le gouvernement du jour devrat avoir dans cette Chambre-ci une majorité de huit ou dix. A mon avis, le gouvernement ne devrait pas avoir ici une majorité, mais le nombre des sénateurs des deux côtés de la Chambre devrait être le même. Si le Sénat a surtout un devoir à remplir c'est celui de se montrer indépendant. Nous légiférons à la place du peuple du pays. Nous ne sommes pas ici comme des partisans politiques. Peu importe que le gouvernement soit grit ou tory. Nous sommes ici pour défendre les intérêts du peuple, pour empêcher les membres de la Chambre des communes d'adopter des lois injustes, ou pour empêcher que le gouvernement exerce son influence sur les membres de la Chambre des communes et leur fasse adopter des mesures qui ne devraient pas être adoptées. Si nous ne sommes pas ici pour légiférer d'une manière indépendante, le Sénat est composé de membres inutiles et devrait être aboli. Je dis donc que le Sénat doit être réformé sous ce rapport-là. Il n'y a pas aujourd'hui d'équilibre au Sénat. Nous sommes ici cinquante-hui réformistes et vingt-huit conservateurs, et presque chaque vote est pris dans cette proportion-là.

Quelques honorables SENATEURS: Non ! non !

L'honorable M. PERLEY : Je sais ce dont je parle, et le pays le sait aussi. Durant les quatre dernières années il s'est vu ici quelque chose qui ne s'était pas vu auparavant dans le pays. Pas une mesure ministérielle n'a été rejetée dans le Sénat.

L'honorable M. CASGRAIN : Ce sont toutes de bonnes mesures.

L'honorable M. PERLEY : Il n'en était pas ainsi quand les conservateurs constituaient la majorité, et je crois que les conservateurs étaient des hommes aussi habiles que ceux qui gouvernent aujourd'hui le pays. Le Sénat doit être réformé au point de vue des nominations. Essayer de nommer des sénateurs sans choisir des politiciens est une impossibilité. Il n'y a pas au Canada un garçon de 12 ans qui n'a pas des tendances politiques, soit libérales, soit conservatrices. Aussi je n'hésite pas à dire que je n'ai point une haute opinion de l'homme qui est aujourd'hui sans opinions politiques. Tout homme a des opinions politiques ou autres, et, à mon avis, il ne serait pas un bon citoyen, s'il n'avait pas d'opinions politiques. Conséquemment un Sénat qui n'aurait pas d'opinions politiques, qui serait absolument neutre, qui serait étranger à toute politique, serait une impossibilité physique et morale. A mon avis, le Sénat devrait compter un nombre égal de libéraux et de conservateurs. Nous ne traitons pas les questions d'après les principes politiques. Un honorable sénateur dit que nous ne faisons pas cela. Je laisse au pays à dire si nous faisons cela ou non. Le Sénat devrait être composé d'hommes au jugement sain, qui ne se laissent pas influencer par le gouvernement grit ou tory. Il serait difficile d'arriver à cela, mais il y a un moyen d'y arriver, c'est de permettre à l'opposition de recommander la nomination de la moitié des sénateurs. L'oppo-

sition virtuellement fait partie du gouvernement. Le gouvernement d'aujourd'hui était l'opposition d'il y a quelques années, et l'opposition d'aujourd'hui sera le gouvernement dans quelques années. Aussi je suggérerai qu'à commencer d'aujourd'hui le chef de l'opposition soit averti que du moment qu'il y aura une vacance à remplir le gouvernement devra faire cette nomination, devra continuer à grossir le nombre des membres de l'opposition jusqu'à ce que les deux partis soient sur le même pied. Il y a maintenant 87 sénateurs, dont 86 assermentés. Il y a 58 réformistes et 28 conservateurs. La droite est trop forte pour la gauche. Les choses sont telles qu'elles étaient lorsque le gouvernement actuel arriva au pouvoir. Cela ne devrait pas être ainsi. Le Sénat devrait être indépendant, et les sénateurs devraient être en nombre égal, et lorsqu'ils auraient atteint ce nombre, ils seraient fiers de remplir leurs fonctions dans l'intérêt du pays et non pas dans celui des partis. Que trouvez-vous pour appuyer la motion de l'honorable sénateur de Wellington-nord ? A l'établissement de la confédération, il fut stipulé qu'Ontario aurait 24 sénateurs, Québec 24, et les provinces maritimes 24. L'objet de cette stipulation était de permettre aux provinces maritimes d'être mises sur le même pied que les deux autres provinces dans l'administration des affaires du pays, bien que leur population ne leur donnât point ce droit. Quoi qu'il en soit, depuis plusieurs années, ces provinces n'ont eu que 23 sénateurs au lieu de 24. Il est étonnant que les provinces maritimes n'aient pas protesté contre cet état de choses, d'autant plus que le gouvernement a décidé ne ne pas nommer le 24e sénateur dans le Nouveau-Brunswick ou l'Ile du Prince-Edourad. Cela est évident d'après le discours de l'honorable sénateur qui a dit que les députés élus par le peuple étaient induits à voter pour le gouvernement dans l'espoir d'être faits sénateurs. Les sièges de sénateurs servent à corrompre les députés et à les faire voter pour le gouvernement dans la Chambre des communes. Il est injuste que le gouvernement retarde des nominations pour avoir l'appui des députés de ces provinces-là. Les faits existent et ne peuvent être niés. Je dis que la représentation dans le Sénat doit être mieux équilibrée, et je proposerai un autre amendement tendant à décréter que le gouvernement devra compter 44 sénateurs et l'opposition 43. Cela ferait disparaître la difficulté dont a parlé l'honorable président, qui a dit qu'avec une majorité de dix, le gouvernement pourrait être tantôt triomphant et tantôt vaincu. Mais si le nombre des sénateurs des deux côtés de la Chambre était le même, il importerait peu que tel ou tel parti fût au pouvoir. Je proposerai que les sénateurs ne soient nommés que pour dix ans. Je proposerai aussi qu'un sénateur soit nommé de nouveau, au bout de ce temps, s'il s'est montré capable et utile, et qu'il reste sénateur jusqu'à l'âge de quatre-vingts ans. Qu'il soit nommé pour un espace de temps de dix années, que sa nomination soit renouvelée tous les dix ans, jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de quatre-vingts ans. Il y a dans le Sénat des hommes de plus de quatre-vingts ans qui lui font honneur. Malgré cela, quatre-vingts ans est la limite d'âge où un homme peut être utile. Qu'il soit nommé de dix ans en dix ans, jusqu'à ce qu'il ait atteint quatre-vingts ans, tout comme un député à la Chambre des communes peut-être élu depuis son adolescence jusqu'à sa vieillesse, s'il fait bien son devoir. Je ne dirai pas qu'au bout de dix ans un sénateur pourrait sortir du Sénat pour y entrer plus tard pour un autre terme de dix années ; mais je dis qu'il pourrait être nommé de nouveau par n'importe quel gouvernement au pouvoir ; il serait toutefois éligible. Je dirai plus, le gouvernement devrait commencer tout de suite à faire de nouvelles nominations. Je proposerai donc que, le jour de la Confédération prochain, les sénateurs donnent leur démission et qu'ils soient réélus ensuite pour dix ans. Vous auriez alors un Sénat indépendant, parce que ses membres auraient intérêt à bien remplir leurs devoirs pour être réélus au bout de dix ans. Ils seraient impartiaux. Aucun parti n'aurait une trop forte majorité. Je pense que le Sénat doit être réformé sous plusieurs autres rapports. Quant à leur rémunération, les sénateurs ne sont pas sur un pied d'égalité. J'ai constaté, en parcourant la liste des sommes qui leur sont payées, qu'un certain nombre de sénateurs n'assistent aux séances que durant quel-

ques jours, et qu'ils reçoivent de fortes sommes. Certains sénateurs reçoivent quinze dollars par jour pour chaque jour de la session, tandis que d'autres, qui ne siégent que durant quelque temps, reçoivent cent dollars par jour. Je crois que ceci constitue une forte raison pour demander la réforme du Sénat, et nous ne pourrons y arriver qu'en adoptant le système que je suggère. Cela ne coûte rien. Du moment qu'un siége de sénateur serait vacant, le greffier du Sénat pourrait avertir le premier ministre que le siége de Wolseley, par exemple, est vacant, et au bout de quelques jours, il pourrait demander au parlement de le remplir. Le pays a droit aux services des sénateurs, et s'il n'a pas ce droit, il est inutile de nommer des sénateurs. Le gouvernement n'a pas le droit de montrer à un homme un siége de sénateur comme un appât et de lui dire : "Faites ce que nous voulons de vous, et nous vous nommerons sénateur". Je proposerais que le parlement, s'il était en session, fît la nomination dans un délai de vingt jours, et, s'il n'était pas en session, dans un délai de trente jours, et dans une ère d'intelligence et de progrès comme celle que traverse le Canada, il ne serait pas difficile de trouver, en vingt jours, un homme capable de faire une bon sénateur. Si vous faisiez promptement les nominations, vous empêcheriez le gouvernement d'exercer une influence indue sur les membres du parlement pour leur faire appuyer des bills qu'ils devraient combattre, et le pays bénéficierait des services de cet homme dans l'administration des affaires, et le gouvernement ne tiendrait plus les siéges vacants comme des appâts pour attirer les députés qu'il veut faire voter en faveur de ses mesures. C'est une honte pour le gouvernement du jour. On dit qu'il a gardé des siéges vacants durant deux, trois, quatre ou cinq sessions, pour des fins politiques. Le peuple a droit aux services de ce sénateur, et il n'est pas juste que la nomination soit retardée pour aider au gouvernement à fortifier sa position dans le pays.

L'honorable M. FROST : Il y a environ deux ans que j'ai parlé, dans cette Chambre, sur la question de la réforme du Sénat. L'attitude que je pris alors n'était probablement pas conforme aux vues de la Chambre, parce que j'ai constaté qu'un bon nombre de personnes désiraient un changement. Je m'en tiens à ce que j'ai dit alors, à savoir que nous ne devrions faire aucun changement. Voilà l'attitude que je pris alors, voilà l'attitude que je veux prendre encore aujourd'hui, et c'est en me basant sur cela que je ferai quelques observations. Je ne me propose pas d'emboîter le pas derrière l'honorable préopinant. Ses idées sont plus élevées, son idéal est plus élevé que celui que le commun des mortels peut atteindre.

L'honorable M. PERLEY : Je ne crois pas cela.

L'honorable M. FROST : Pour cette raison nous sommes tous plus ou moins enclins à la partialité ; mais si nous considérons aujourd'hui le Sénat et que nous songeons au travail qui a été fait depuis quarante ans que le Sénat a été établi, je crois que nous constaterons, après mûre réflexion, que les hommes qui ont travaillé pour unifier tous les intérêts divergeants de notre pays, que le Sénat a servi à unir ces différents intérêts, je crois que nous constaterons, dis-je, que nous rendrions un bien piètre hommage à ces grands hommes qui ont fondé la confédération, si nous faisions tous les changements qui ont été suggérés récemment dans cette Chambre. Il y a quarante ans, il y avait une grande excitation dans le pays. Il y avait de grands conflits entre les races, et des hommes politiques d'expérience établirent le Sénat tel qu'il existe aujourd'hui, et nous devrions respecter leur œuvre. Dans les deux partis politiques il y avait des hommes expérimentés et habiles, et il s'agit de savoir si, en tentant de fonder de nouveau le Sénat sur une autre base, nous n'ouvririons pas aujourd'hui d'anciennes plaies qui sont en train de se cicatriser. Lors de la confédération Ontario et Québec furent divisés également quant au nombre des représentants. Nous savons les querelles qui éclatèrent alors au sujet de la représentation basée sur la population. Nous savons comme les gouvernements changèrent souvent. Les gouvernements n'étaient pas assez forts pour faire adopter leurs mesures, et quelques administrations ne durèrent pas trois jours. Les patriotes d'alors désiraient établir sur le continent de l'Amé-

rique du Nord une puissance anglaise. Pour atteindre ce louable objet, des concessions durent être faites, et pour cela Ontario et Québec eurent chacun 24 sénateurs dans cette Chambre. C'était là un pacte, et si l'on tentait de changer la constitution du Sénat, on violerait distinctement ce pacte fait entre les habitants anglais et français du pays lors de l'établissement de la confédération. Je ne suis donc pas prêt, pour le plaisir de faire quelques changements, à modifier la constitution. Nous ne pouvons atteindre la perfection à laquelle aspire l'honorable sénateur de Wolseley, mais nous pouvons compter que chaque gouvernement au pouvoir, en faisant des nominations, s'efforcera le choisir les hommes les plus compétents et les plus distingués, et travaillera de son mieux pour protéger les intérêts les plus chers du pays. L'honorable sénateur de Middlesex, dans le magnifique discours qu'il a fait récemment sur le sujet, a fait remarquer que tous les principaux intérêts du pays sont bien représentés dans cette Chambre, le sont bien mieux qu'ils le seraient, si les membres du Sénat étaient élus. L'honorable sénateur dans son discours a fait remarquer qu'aux Etats-Unis sur 84 membres du Sénat il n'y a pas moins de 70 avocats. Cette représentation d'une classe est une chose injuste. Dans cette Chambre-ci, sur 86 sénateurs il n'y a que 16 ou 17 avocats, les autres représentent les manufacturiers, les cultivateurs, les marchands, les banquiers et les autres classes de la société. Sans doute qu'après que le gouvernement est resté au pouvoir durant quelque temps, la majorité devient trop forte dans le Sénat, mais depuis que je siége ici j'ai été témoin de peu d'actes entachés de partialités politiques.

Nous avons pris les présidents des comités dans les deux partis politiques. Rarement nous voyons donner dans cette Chambre un vote déterminé par la politique. Nous voyons les sénateurs de la droite et de la gauche voter suivant les dictées de leur conscience, et le Sénat a été établi pour cela. Je ne vois pas ce que nous gagnerions à faire un changement pour faire perdre sa prépondérance à l'un ou l'autre parti politique dans la Chambre, et j'ai compris, parce que dans ce qu'a dit dans une partie de son discours l'honorable sénateur de Middlesex, que le système des nominations par le gouvernement était, après tout, le meilleur qui pouvait être adopté. C'est, à proprement parler, le mode le plus expéditif, le plus facile et le plus sûr. Aussi serait-il difficile de faire élire des sénateurs dans des districts très étendus. J'ai pris note des différents systèmes qui ont été proposés. Je ne sais pas si j'approuverais l'idée que les membres du cabinet doivent siéger dans les deux Chambres. Nous devrions, comme sénateurs du Canada, former une Chambre souveraine, dont les membres auraient le droit d'exprimer leurs propres avis et d'appuyer leurs motions, sans l'intervention de qui que ce soit du dehors. Les membres du cabinet ne siégent pas au Sénat des Etats-Unis. On me dit qu'ils siégent dans le Sénat français. Aux Etats-Unis, les membres du cabinet sont nommés comme secrétaires du président, et ils soumettent les différentes lois aux présidents des comités, et ceux-ci font la besogne des deux Chambres. Je ne me propose pas de discuter longuement le sujet, parce que j'ai déjà traité d'une manière considérable cette grave question, il y a deux ans ; mais, après avoir entendu différentes propositions ayant pour objet de réformer la constitution du Sénat, je désire appuyer ce que j'ai dit, en prétendant que nous devons laisser le Sénat tel qu'il est actuellement. Nous aurons bientôt toute la besogne que nous pourrons faire. Le pays grandit rapidement. Si nous n'avons pas eu autant à faire que nous l'aurions voulu, jusqu'à présent, cela a eu pour cause la lente augmentation de notre population. Mais maintenant nous marchons rapidement, et le pays se remplit de différentes nationalités. Le Sénat maintient justement l'équilibre entre les différentes provinces et les différentes races, et voit à ce que justice soit rendue à toutes. Nous aurons assez à faire en revisant les lois qui sont adoptées à la hâte dans l'autre Chambre et en rejetant celles que nous n'approuverons pas. De cette manière le Sénat prouvera son utilité et fera un travail important. Si nous avons de temps à autre des ajournements, nous ne pouvons en être blâmés, parce que la Chambre des communes en est seule responsable. Si elle juge à propos de prendre un mois ou six semaines pour

discuter une question, ce n'est pas une raison de discuter ici des questions abstraites. Nous sommes ici pour étudier les mesures qui nous sont soumises, et nous présentons aussi des projets de bills dans cette Chambre-ci. A la dernière session, il a été adopté dans les deux Chambres environ 160 bills. Sur ce nombre soixante-deux ont été présentés dans le Sénat. Nous consacrons moins de temps à la discussion des bills que la Chambre des communes, parce que la plus grande partie de notre besogne se fait dans les comités plutôt que dans la Chambre des communes. Si nous tentions de modifier la constitution du Sénat, nous blâmerions implicitement les hommes de talents et les patriotes qui, il y a quarante ans, établirent cette Chambre pour un but spécial, vers lequel nous tendons. Je ne crois pas qu'une Chambre, durant les quarante dernières années, a compté des hommes de plus d'expérience que ceux qui siégent aujourd'hui dans le Sénat. Il y a ici des hommes qui ont été longtemps dans la vie publique, qui savent découvrir les points faibles d'une mesure et qui maintiennent l'honneur et la réputation du Sénat et qui empêchent l'adoption de mauvaises mesures. De tels hommes siégent dans les comités, et il est de notre devoir, comme sénateurs, de maintenir le Sénat libre, autant que possible, de toute attache politique. Je m'entends, sous ce rapport-là, avec l'honorable sénateur de Wolseley. Nous pouvons nous fier au jugement des hommes qui ont été nommés à vie et qui ne se laissent pas entraîner par les flots populaires qui passent parfois sur le pays, qui ne se laissent pas guider par l'esprit de parti qui prédomine dans l'autre Chambre. Je crois que lorsque toute la discussion sera terminée, nous arriverons à la conclusion que le Sénat est une partie essentielle de notre système gouvernemental, qu'il a été établi par des hommes d'une grande habileté et d'une longue expérience, et que s'il n'est pas au niveau où nous voudrions le voir maintenu, nous devons interroger notre cœur et nous demander si nous ne sommes pas nous-mêmes à blâmer sur ce point. Si nous trouvons que nous sommes coupables, changeons de conduite et essayons de donner au Sénat le rang qu'il doit occuper parmi nos institutions. Nous sommes tous des hommes intelligents, des hommes d'expérience, et si nous faisons notre part de travail, le Sénat se montrera à la hauteur qu'il doit occuper et le peuple l'approuvera. C'est une institution humaine et elle ne peut pas être parfaite, mais je crois qu'elle satisfera la majorité du peuple de notre pays.

L'honorable M. ELLIS : Nous devons tous admirer l'honorable sénateur qui vient de traiter d'une manière si parfaite cette importante question. La plupart des discours qui ont été prononcés ont prouvé que leurs auteurs avaient fait beaucoup de recherches et ont manifesté un grand désir d'arriver à une juste conclusion. Je regrette que la seule note discordante que nous avons entendue ait été sonnée par l'honorable sénateur de Wolseley, qui, malgré sa prétention à être impartial et indépendant, a jugé à propos d'accuser le gouvernement d'avoir agi d'une manière honteuse en laissant vacante une place de sénateur dans les provinces maritimes. Il a prétendu que tous les sénateurs des provinces maritimes et le gouvernement étaient responsables de cela. Je crois qu'il y a dans la Nouvelle-Ecosse une place vacante de sénateur. La dernière fois que je me suis occupé de la situation dans la Nouvelle-Ecosse, j'ai constaté que le gouvernement avait de la difficulté à remplir cette place. J'ignore s'il a surmonté cette difficulté. Cela expliquerait d'une manière satisfaisante ce que l'honorable sénateur a critiqué si sévèrement. Lorsque j'ai eu l'honneur de discuter auparavant cette question, j'ai exprimé un doute, j'ai discuté la question de savoir si une deuxième Chambre est nécessaire. J'ignore si ce doute-là s'est dissipé avec d'autres. En tout cas, après m'être converti avec plusieurs honorables sénateurs, à l'idée d'une réforme du Sénat, je suis venu à la conclusion que sa constitution doit rester ce qu'elle est à présent. Un grand nombre d'autres honorables sénateurs semblent croire que le Sénat est bien constitué mais qu'il n'est pas en harmonie avec les conditions économiques du pays. Je ferai quelques observations qui ne concordent pas avec cette opinion. J'ai fait déjà remarquer que sur neuf provinces du Dominion deux seule-

ment ont une deuxième Chambre. Je me demande si, en fondant la confédération canadienne, nous approuverions aujourd'hui l'idée de deux Chambres. Je l'ignore ; mais l'idée de deux Chambres est venue à l'esprit de ceux qui voulaient reconnaître deux classes dans notre pays : le peuple et quelqu'un qui vient au-dessus du peuple. J'admets que le Sénat fait une bonne besogne en revisant la législation qui lui est transmise de l'autre Chambre. Quoi qu'il en soit, je ne suis pas prêt à dire que le Sénat ne doit exister que pour faire ce travail de revision. Je ne le crois pas. Je crois que ce travail pourrait être fait par une commission de cinq reviseurs, qui serait chargée d'étudier tous les bills et de découvrir leur défectuosité. L'honorable sénateur de Middlesex en plus d'un endroit de son excellent discours nous a donné des renseignements historiques et a appelé l'attention sur le Sénat des Etats-Unis. Toutes les institutions des Etats-Unis sont d'origine anglaise. Elles ont pris naissance dans les conditions économiques qui existaient en Angleterre et qui existaient dans les colonies anglaises de l'Amérique fondées sur les institutions britanniques. Nous, qui sommes venus après, nous avons créé le système du gouvernement responsable comme il existe aujourdh'ui dans la mère patrie ; mais lorsque furent fondées les vieilles colonies, lorsqu'elles obtinrent leurs chartes, cet état de choses n'existait pas.

Les constitutions des colonies étaient en grande partie basées sur la vieille pratique anglaise, qui est, je suppose, la loi législative ordinaire de la mère patrie et sur les instructions royales données aux gouverneurs par le roi. Le peuple a fondé ses institutions sur cette base. Quand la nation américaine fut fondée, les idées politiques qui prédominaient dans le pays furent adoptées par le peuple. La représentation dans la Chambre des communes, comme tout le monde le sait, est basée sur le suffrage universel et sur la population. Ce qu'il y avait de difficile c'était de faire consentir les états ou plutôt les provinces, comme on les appelait alors, à renoncer à leur autonomie et à se fondre dans une seule organisation. On prétendit enfin que les états devaient être représentés dans un corps délibérant qui est maintenant le Sénat des Etats-Unis, chaque état—petit ou grand—ayant la même représentation ; et c'est l'idée qui prédomine dans la constitution américaine. Je reviendrai peut-être à cela dans un instant. Je démontre seulement—ce que tout le monde sait—comment a été formé le Sénat des Etats-Unis. J'ai remarqué que les membres les plus éminents de cette Chambre qui ont discuté la question—et peut-être puis-je en nommer quelques-uns—l'honorable M. Miller, qui a parlé sur le sujet il y a q atre ans, Sir Richard Cartwright, l'honorable M. Ross et Son Honneur le président—et tous ont admis la nécessité de réformer le Sénat. Au fait, un grand nombre des orateurs ont admis qu'il devait être apporté des réformes, et chacun a exprimé ses idées à ce sujet ; mais le fait que ces orateurs admettent qu'un changement est nécessaire ne prouve pas qu'ils croient que le Sénat, malgré sa grandeur d'aujourd'hui, doit être réformé. L'honorable sénateur de Middlesex a fait remarquer que le mode de choisir les sénateurs aux Etats-Unis n'est pas un bon mode, et je crois qu'il a insisté sur le fait qu'un seul état prenait de trente à quarante jours pour élire un sénateur. Cela ne me semble pas amoindrir la valeur du Sénat des Etats-Unis. Sans doute l'état perd de l'argent en consacrant autant de temps à l'élection d'un représentant ; mais les membres de la législature de l'Etat auraient pu obvier à cela en élisant quelqu'un. Pour quelque raison ils ne l'ont pas fait, et comme à la Nouvelle-Ecosse, comme dans le cas mentionné par mon honorable ami de Wolseley, le siége resta vacant. Je crois que le Sénat fait très bien sa besogne sans la nomination du sénateur de la Nouvelle-Ecosse, bien qu'il vaille mieux que cette nomination soit faite. Cette objection soulevée par l'honorable sénateur n'est réellement pas une chose importante. Nous ne devons pas oublier que le Sénat des Etats-Unis—je veux parler d'un Sénat électif—existe depuis cent vingt ans et qu'il n'a, à proprement parler, subi aucune modification. Fondé à la naissance de la nation, il lui a aidé à passer à travers de grands crises. Il a été un puissant facteur durant la guerre de la rébellion et il a aidé à sauver la nation. En somme, jugeant le Sénat des Etats-Unis par sa législation, par son

administration et par les conditions dans lesquelles il existe dans la nation elle-même, nous devons, à mon avis, venir à la conclusion que, à part la Chambre des Lords en Angleterre, aucun corps législatif n'a mieux rempli ses fonctions que le Sénat des Etats-Unis. Il est vrai que de temps à autre—je parle des nouveaux états—quelque homme riche a pu contrôler la législature de l'Etat. J'ignore si cela est vrai. Je l'ai lu dans les journaux ; mais la plupart des sénateurs des Etats-Unis ne sont pas des hommes riches. Ce sont des hommes d'une modeste aisance. Quelques-uns—au moins ceux que je connais—sont dans un état de fortune ordinaire et ne sont pas plus riches que les honorables membres de cette Chambre-ci. Cependant on a dit, au cours de nos discussions, que quelques Américains riches complotent pour se faire nommer sénateurs. Quoi qu'il soit, j'ignore si des hommes riches du Canada ont conspiré pour devenir sénateurs.

L'honorable sénateur de Middlesex, en palant de la Chambre des Lords, a semblé vouloir faire croire au Sénat que cette Chambre était une des plus grandes assemblées délibérantes du monde. Cela peut être vrai ; mais l'honorable sénateur, malgré cela, a paru croire qu'elle pouvait être améliorée, et il s'est servi d'un mot heureux : la " fécondation " de la Chambre des Lords. Quoi qu'il en soit, les hommes d'Etat anglais qui sont aujourd'hui à la tête du gouvernement sont à couteaux tirés avec la Chambre des Lords, essaient de lui enlever ce qu'elle possède comme corps législatif, d'amoindrir le pouvoir qu'elle a d'imposer son vets, de l'obliger à satisfaire les désirs et les aspirations du peuple et de la mettre en relations plus étroites avec lui. Et puis la fécondation peut avoir été bonne. Tout dépendait des moyens propres à produire cette fécondation. J'ai lu que M. Lea, député de Saint-Pancras, une circonscription de Londres, a fait connaître dans la Chambre des communes, en termes très énergiques, les conditions auxquelles les pairs sont nommés. J'ignore le nombre des pairs dont il a parlé, mais il a déclaré, et il a défié qui que ce soit de le contredire, que durant les deux dernières années l'administration conservatrice a créé 127 personnes pairs et chevaliers dans le but de prélever des fonds électoraux. Et il a ajouté que durant les deux années de l'administration libérale—je suis prêt à prendre ma part de blâme comme libéral—168 personnes ont reçu des titres honorifiques en Angleterre, que puelques-unes ont été créées pairs pour la même raison, et que, de plus, le " Truth " de Londres a dit qu'un homme avait payé £150,000 pour être créé pair. Je fais ces assertions telles qu'elles ont été faites. Je ne les commente pas, parce que je ne sais pas si elles sont vraies; mais cela prouve que le Sénat des Etats-Unis est critiqué tout comme la Chambre des Lords, parce que ces corps législatifs ne sont pas en sympathie avec le peuple du pays. Le même état de choses existe au Canada. Pourquoi dans cette Chambre-ci et au dehors critique-t-on le Sénat du Canada ? La réponse est facile à trouver. La minorité n'est pas suffisamment représentée dans le Sénat. J'ai été heureux d'entendre l'honorable président répéter ce que j'ai dit, il y a deux ans, à savoir que les ministres du gouvernement devraient avoir le droit de venir prendre la parole dans cette Chambre-ci. Mais l'honorable sénateur propose un plan—qui n'est pas mauvais—lequel permettrait à l'opposition, après que le gouvernement aurait une assez bonne majorité, de nommer un sénateur sur trois ou environ dans cette proportion. L'honorable sénateur de Wolseley adopte cette idée, mais je suppose qu'elle n'est pas nouvelle, et que ce n'est pas lui qui l'a conçue. J'irai plus loin, et je proposerai que les libéraux choisissent les conservateurs et que ceux-ci choisissent les libéraux. Vous pourriez créer une représentation mixte et impartiale comme il ne pourrait en être créé une par le système qui est proposé. Mais le discours de l'honorable président—qui est libre, à mon avis, des attaches politiques ordinaires, démontre bien qu'il nous ait dit avoir entretenu de bonne heure des idées fixes à ce sujet, démontre, dis-je, qu'il désire arriver à une juste conclusion. Personne ne sait comment les membres du premier Sénat furent choisis. Le principe d'élire des conseils législatifs était approuvé dans le pays. Le droit d'élire les membres de la deuxième Chambre appartenait au peuple, c'est-à-dire au peuple de l'ancienne province du Canada formé du Haut

et du Bac-Canada. Ce principe prédomina, et des hommes distingués furent nommés conseillers législatifs. Je crois que l'honorable secrétaire d'Etat a dit que les hommes qui composaient l'ancien Conseil législatif du Canada étaient des hommes de premier ordre et qu'un grand nombre d'eux furent élus par le peuple. Il n'y a aucun doute que cette idée eût triomphé relativement au choix des membres du Sénat, si les pères de la confédération n'avaient pas eu à faire face à une difficulté. Ils craignaient de ne pouvoir faire approuver leur projet par les différents conseils législatifs des provinces, et ils choisirent les premiers sénateurs du Canada parmi les membres des conseils législatifs. Je ne fais pas ici de commentaires. Ils avaient à faire face à une grande difficulté et ils prirent le moyen de la surmonter. Mais cela eut pour effet de promouvoir les intérêts du peuple. Comme j'entrais dans la Chambre, l'honorable sénateur de Wolseley faisait allusion à cela. Ils choisirent les hommes les plus distingués pour nommer les premiers sénateurs. Sir John fit une déclaration, qu'on trouve dans le " Hansard ", tendant à dire que lui et M. Brown s'asseyèrent à la table et choisirent chacun un certain nombre de sénateurs, c'est-à-dire 24 libéraux et 24 conservateurs d'Ontario.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Il a été fait ce qu'il a dit. Le nombre des conservateurs dans le Conseil législatif excédait à cette époque celui des libéraux, et tous les législateurs du Conseil furent nommés sénateurs, et les conservateurs dont le nombre dépassait celui des libéraux furent laissés de côté, et les nouveaux sénateurs furent pris dans le parti libéral.

L'honorable M. ELLIS : Je n'ai pas le premier document, mais sir John Macdonald fit ces observations en réponse à des objections qui avaient été soulevées à ce sujet. Quelques personnes se plaignirent de la manière dont avait été constitué le Sénat, et sir John Macdonald fit cette assertion, qui fut citée plus tard. En 1893, le parti libéral du pays eut un congrès. A ce congrès la question de la réforme du Sénat fut longuement et énergiquement discutée, et nous nous engageâmes tous à le réformer. Je n'ai entendu personne s'opposer à cette réforme. J'assistais à ce congrès. Aucune objection ne fut soulevée contre ce projet de réforme, et nous approuvâmes tous l'idée de réformer le Sénat à cause de la partialité dont il venait de faire preuve, et en raison du fait qu'il n'était plus question de nommer des libéraux et des conservateurs comme membres du Sénat. Je crois qu'un parti, qu'il soit grit ou tory, doit avoir un programme. Autrement, il n'a plus sa raison d'être. L'année dernière, dans la Chambre des communes, en Angleterre, j'ai entendu sir Henry Campbell-Banerman déclarer que rien ne lui ferait abandonner les principes qu'il avait proclamés pour arriver au pouvoir, et qu'il était prêt à faire certaines choses pour satisfaire les désirs du peuple.

L'honorable M. PERLEY : Quel contraste avec les actes du gouvernement canadien.

L'honorable M. ELLIS : Peut-être. Je ne suis pas toujours certain du jugement de mon honorable ami, et conséquemment je ne l'approuve pas toujours. A la fin de la dernière administration sir Charles Tupper essaya de faire un certain nombre de nominations. Le gouverneur général d'alors ne voulut pas les approuver toutes. La question devint très importante à cette époque. Mon honorable ami doit s'en rappeler mieux que moi ; mais sir Charles Tupper souleva la question dans la Chambre des communes, et j'eus l'honneur d'être nommé membre de cette Chambre-ci. Il y avait quelques sénateurs qui avaient siégé du même côté que moi. Ils siégent ici maintenant. Sir Charles Tupper attaqua le gouverneur général pour n'avoir pas voulu ratifier ces nominations, et naturellement ce fut sir Wilfrid Laurier qui défendit le gouverneur. Il fit un bon discours, et je me rappelle que nous l'avons tous chaleureusement applaudi. Nous croyions que sa réponse était la réponse qui devait être faite à sir Charles Tupper, et il n'y a pas un point dans ce discours-là que nous n'approuvâmes pas. Sir Charles Tupper avait nommé ou plutôt avait renommé deux sénateurs qui avaient démissionné pour se présenter pour la Chambre des communes. Cela importe peu. Entre autres personnes dont la nomination n'avait pas été confirmée par lord Aberdeen se trouvaient deux

sénateurs. Au cours de son discours sir Wilfrid dit :

Quant au Sénat je l'accuse, lui et son parti, d'avoir, durant dix-huit ans, fait fi de la constituation du Canada dans la nomination des membres de cette branche de la législature. Un des principes bien arrêtés de la Confédération tendait à faire décréter que si le Sénat ne devait pas être électif, et s'il devait être nommé par la Couronne, les deux partis politiques devaient être également représentés dans l'enceinte du Sénat. L'honorable député a oublié....

L'honorable M. PERLEY : L'honorable premier ministre a oublié aussi.

L'honorable M. ELLIS :

Cette règle, bien qu'il n'ait pu échapper à son esprit. Il (sir Charles Tupper) a cité, il y a un instant, l'opinion de sir Oliver Mowat, qui à cette époque reculée désapprouvait l'établissement d'un Sénat inamovible et approuvait celui d'un Sénat électif. Assurément, monsieur, ce qui s'est passé, il y a quelques années, a prouvé qu'alors comme aujourd'hui, sir Oliver Mowat avait le même flair qui a toujours caractérisé sa carrière politique.

Je n'ai pas besoin d'en citer plus long. Le même point fut soulevé au cours d'une discussion entre M. Mackenzie et sir John Macdonald relativement aux nominations. Je parle de cela parce que je veux démontrer que le parti libéral s'était engagé à nommer les membres du Sénat d'après le principe formulé par sir John Macdonald et par sir Wilfrid Laurier lui-même, qui voulaient que les deux partis fussent représentés dans le Sénat. Sir Wilfrid Laurier, comme chef du parti, a fait connaître franchement les obstacles qui l'empêchaient de réaliser cette idée. Il a admis que cela devait se faire, mais qu'il avait été impuissant à faire en raison des demandes qui lui étaient faites par des membres de son parti qui voulaient être faits sénateurs. Il a avoué cela franchement, et nous devons lui pardonner, parce qu'il a constaté qu'il lui était impossible dans la Chambre des communes de faire ce qui devait être fait. Sir Wilfrid, au cours des observations qu'il a faites, il y a quelques semaines, sur cette même question, dans la Chambre populaire de la législature, a admis qu'il y aurait un changement de fait dans la constitution du Sénat ou plutôt dans le mode de nommer les membres du Sénat. Mais il a avoué qu'il ne voyait pas comment la chose pouvait se faire et qu'il n'espérait pas qu'elle se ferait d'après le système actuel.

Maintenant, qu'est-ce que tout cela prouve ? Cela prouve que le peuple et les principaux hommes publics croient sincèrement que le Sénat devrait être réorganisé de quelque manière. Il est très facile pour d'honorables sénateurs de dire—ils sont sincères —que le Sénat est parfait. Le plus jeune membre du Sénat a fait un discours dans lequel il a dit qu'il était converti et qu'il désirait l'inamovibilité du Sénat, bien qu'il ne siégeât ici que depuis quelque mois. Je ne le blâme pas pour cela, mais je dirai qu'il s'est dépouillé promptement d'idées dont nous avons pu nous dépouiller durant des années et que nous entretenons encore aujourd'hui. L'honorable premier ministre, le chef du parti libéral, a dit, je crois, dans la Chambre des communes, que l'idée fédérale avait été l'idée fondamentale de la constitution du Sénat, et il est allé jusqu'à donner le nombre des personnes qui devraient représenter chaque province. Il a dit qu'il n'avait conçu aucun projet à cet égard, mais qu'il avait étudié quelque peu le sujet et que c'était la conclusion à laquelle il était arrivé. Je crois qu'il a réduit le nombre des sénateurs à sept pour chaque province. En tout cas, si le Sénat est un corps fédéral—et je crois qu'il l'est— il me semble que nous pourrions faire disparaître bien des difficultés en permettant simplement aux provinces d'élire les sénateurs et de les choisir parmi des hommes d'expérience et qui n'ont pas dépassé un certain âge. La constitution pourrait être amendée de manière à permettre aux provinces d'élire les sénateurs pour un certain nombre d'années. Je crois que ce nombre devrait être fixé. Il serait bon qu'un homme siégeât ici durant quelques années et que la représentation des provinces fût divisée ; mais, encore une fois, le gouvernement pourrait faire disparaître tous les obstacle relatifs aux nominations en donnant aux provinces le droit de nommer les sénateurs. Je ne discuterai pas la question de savoir s'ils doivent être nommée par la législature ou par le gouvernement provincial. Si j'étais ministre, et si j'étais appelé à m'occuper de cela, j'aurais le temps d'y voir. Si j'ai bien compris, l'honorable sénateur de De Salaberry a dit que soixante sénateurs avaient été nommés durant les vingt dernières années. Il y en

aura probablement soixante de plus de nommés dans les vingt prochaines années. Malheureusement, il est probable que soixante sénateurs auront payé leur dette à la nature d'ici à vingt ans, et cela devrait permettre au gouvernement de réaliser, dans la nomination des sénateurs, le projet de réformer—lemot n'est pas juste de modifier la constitution du Sénat sans léser aucunement les droits des membres actuels du Sénat. Quoi qu'il en soit, le Sénat des Etats-Unis prouve jusqu'à quel point un corps électif devient une grande force pour la nation. S'il était nommé de la manière ordinaire par le président, il n'aurait pas la puissance qu'il a. Il a, je pourrais dire, usurpé quelques pouvoirs à l'avantage de la nation. Etant électif et étant appuyé par des Etats puissants il a eu une plus grande part dans l'administration du pays qu'il aurait eue, s'il eût été inamovible. Hier soir, Son Honneur le président a fait une peinture frappante de ce que serait notre Chambre si la moitié des mesures soumises au parlement était présentée dans le Sénat et la moitié dans la Chambre des Communes. Les journaux seraient remplis de nos discours, les gens viendraient nous écouter parler. Il a vu la situation en rose. Il s'est pourtant trompé. La Chambre des communes est l'endroit où se font les grandes luttes politiques. C'est l'arène où se discutent les grands principes et où se forment les grands hommes. Jamais un Sénat inamovible ne sera cette arène. Un Sénat électif pourrait l'être ; mais Son Honneur nous a fait un tableau trop séduisant, trompé qu'il a été par son imagination et ses espérances

Je parlerai d'une autre chose, qui est un peu étrangère à ce qui fait l'objet de cette discussion, mais qui peut être discutée ici, parce qu'elle se rapporte quelque peu à une question constitutionnelle. Je parlerai de la constitution des Etats-Unis. Le président choisit les membres de son cobinet. Il peut faire entrer dans le ministère une membre du Congrès et ce député abandonne son mandat. Les sénateurs des Etats-Unis n'acceptent pas de portefeuilles dans un ministère. Ils gardent la position qu'ils occupent, et cette position est plus élevée que celle des membres du ministère, et ils disent au président de nommer d'auttres ministres. Allons-nous faire quelque chose de ce genre-là ? Quoi qu'il en soit, notre projet a pour but de permettre aux ministres de siéger dans le Sénat et les Communes. L'idée de les faire siéger aux Communes semble de plus en plus forte. Sous l'administration actuelle on a été porté de plus en plus à croire que ceux qui siègent dans le cabinet ont été choisis avant qu'ils fussent membres de la Chambre des communes. Dans le premier cabinet formé par le premier ministre il y en avait trois qui n'étaient pas membres du parlement du Canada. Un d'eux fut nommé sénateur après avoir été nommé ministre, l'honorable sir Oliver Mowat, les deux autres étaient l'honorable ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer. Il leur trouva des sièges. La même chose s'est faite ensuite. Il y a aujourd'hui dans le gouvernement du Canada cinq ministres qui n'avaient pas de sièges dans la Chambre des communes. Le peuple ne les avait pas élus avant qu'ils fussent choisis par le premier ministre. Qu'est-ce que cela signifie? Si quelque honorable sénateur étudiait l'histoire constitutionnelle et s'il voulait écrire un ouvrage sur la politique du pays, sur le progrès de nos institution politiques, à quel point de vue se placerait-il pour écrire? La Chambre des communes a pu discuter la constitution du Sénat comme l'ont fait eux-mêmes les sénateurs, et si vous lisez les discours qui ont été faits dans la Chambre des communes et dans le Sénat, vous constaterez qu'ils réflètent un sentiment d'hostilité et que leurs auteurs sont plus ou moins portés à croire que la Chambre haute est inutile. Si je critiquais la Chambre des communes, je dirais que le premier ministre a été incapable d'y trouver des députés capables de remplir les fonctions de ministres et qu'il a été obligé de prendre ailleurs des hommes qu'il a fait élire pour la Chambre des communes. Naturellement ils sont élus députés à la Chambre des communes, mais il s'agit d'une question qui se rapporte à notre constitution et qui mérite d'être étudié par ceux qui s'occupent de pareilles choses, et je crois que les membres des Communes devraient respecter le Sénat, parce que celui-ci permet au premier ministre de créer des vacances à la Chambre des communes et

de faire ce qu'il désire à ce sujet. Je ne prétends pas qu'il se procure ainsi les services d'hommes plus distingués. Je ne fais qu'indiquer le fait et je dis que les honorables sénateurs doivent s'occuper de cette question. Je crois que si le Sénat du Canada était électif, s'il représentait quelque chose de défini et d'absolu, il vaudrait mieux qu'il ne vaut aujourd'hui. Le premier ministre ne serait pas obligé de prendre aussi souvent ses ministres en dehors de la députation. Si les honorables membres du Sénat étaient élus, ils seraient en quelque sorte les interprètes de l'opinion publique, ils auraient plus de prestige et de force. Pour me résumer, je dirai que le Sénat ne sera jamais un corps puissant s'il n'est pas mis plus en contact avec le peuple du pays. Une grande partie de la critique injuste dirigée contre le Sénat est due au fait que le peuple comparativement s'occupe peu des travaux de la Chambre.

Il ne suffit pas de dire : "Regardez, comme nous sommes grands" ; ce n'est pas en faisant des propositions comme celles qu'a faites l'honorable sénateur de Westmoreland, à l'effet que le gouvernement doit nécessairement nommer membres du Sénat des hommes distingués. Sans doute il fait cela. Pour nous assurer de cela, il suffit de regarder les 62 sénateurs qui ont été nommés depuis vingt ans. Mais comment se fait-il que l'opinion publique semble, de mois en mois, de jour en jour, plus hostile au Sénat ? Je n'ai pas l'intention de proposer quoi que ce soit. Je me bornerai à dire que la Chambre ne devrait pas adopter ces résolutions, mais de suggérer quelque chose dans ce genre-ci :

Résolu que cette Chambre est toujours prête à étudier tout projet qui peut lui être soumis par l'administration dans le but d'amender le "British North America Act" en ce qu'il se rapporte à la constitution du parlement.

La résolution inscrite dans le cahier des avis contient des phrases et des périodes qui ne conviennent peut-être pas. La Chambre basse semble croire que nous sommes ici pour ne rien faire et que nous ne faisons rien, que nous paralysons les affaires. Je leur donnerais une chance de constater que nous voulons faire notre besogne.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Le Sénat et le parlement du Canada ont bénéficié de la discussion qui a été commencée par mon honorable ami de Wellington, et nous lui devons de la reconnaissance pour avoir soulevé la question comme il l'a fait en permettant aux membres de cette Chambre d'exprimer leurs vues sur le sujet qui nous a été soumis. Depuis que cette discussion a eu lieu, j'ai remarqué que l'on avait cessé de crier dans un autre endroit pour demander la réforme du Sénat. J'ai remarqué que les journaux, quand ils parlent du Sénat, le font avec plus de courtoisie. Quoi qu'il en soit, j'ai remarqué que lorsqu'un homme ne prend pas résolument la responsabilité des devoirs qui lui sont imposés, on se plaint de sa timidité et de son inutilité. Nous nous sommes affirmés, je crois, et cela a attiré l'attention du pays sur ce que nous voulons faire. Maintenant je crois qu'il a été démontré qu'il n'a jamais été aussi bien démontré que le Sénat, après tout, est un corps quelque peu utile. Il ne nous a point été prouvé que notre législation n'a pas été faite dans l'intérêt du pays. Je crois que j'ai démontré aussi que nous possédons l'expérience d'une Chambre capable de légiférer dans l'intérêt du pays ; qu'au fait l'expérience des membres de cette Chambre dépasse proportionnellement celle des membres de la Chambre des communes. Au reste, nous avons profité de l'expérience de 29 membres de la Chambre des communes, qui forment un septième des membres de ce corps. Nous avons profité de l'expérience de 32 membres des législatures provinciales, qui forment un systième des membres de ces corps. Nous avons ici l'expérience de sept ministres de la couronne et de quatre anciens présidents. En somme, nous avons ici une réunion d'hommes qui, avec l'expérience qu'ils ont acquise dans la Chambre des communes et dans les législatures provinciales et comme administrateurs, doivent être capables, et je crois qu'ils sont capables, d'étudier toutes les questions qui nous sont soumises. Ce fait là, je crois, n'avait pas été prouvé au peuple comme il vient de l'être, ce qui a eu pour effet de faire disparaître l'idée que le Sénat était incompétent et inutile. Assurément, nous ne pouvons être incompétents avec l'expérience que nous avons. On ne peut pas dire qu'après avoir été compétents et avoir été élus pour

la Chambre des communes notre compétence s'est évanouie du moment que nous avons cessé d'être membres de la Chambre des communes, qu'après avoir été ministres de la couronne nous sommes devenus incapables de remplir d'autres fonctions. En somme, j'ai parfaitement raison de dire que les 86 membres du Sénat ont autant d'expérience et de prestige que les conseillers de la couronne, proportionnellement au nombre des membres de la Chambre des communes. Et puis on a dit que le Sénat était composé de partisans politiques. Cette opinion librement exprimée semble constituer le plus grand reproche qu'on puisse lui faire. Ce reproche cependant ne semble pas autant un reproche appliqué aux membres de la Chambre des communes. Ils sont censés être des partisans. Ils sont généralement élus parce qu'ils sont de chauds partisans. Au fait, ils ne peuvent être élus s'ils ne font pas appel aux convictions de leurs fervents. Nous ne sommes pas taxés de partialité politique à cause de nos relations avec le corps électoral. Il n'est pas nécessaire que nous cultivions l'esprit de parti. Nous siégeons ici plutôt comme juges et nous pouvons exercer notre jugement comme juges, ce qui est difficile pour les membres de la Chambre des communes. Qu'est-ce qui prouve que nous sommes une assemblée de partisans ? La seule preuve qui ait été apportée pour prouver cela c'est que nous avons quelquefois rejeté des mesures que nous avait transmises la Chambre des communes. Est-ce là une preuve de notre attachement à un parti politique ? Le Sénat est universellement reconnu comme une cour de révision. Une cour de révision éveille l'idée que nous pouvons accepteh un rejeter. S'ensuit-il que nous rejetons des mesures parce que nous sommes partisans ? N'est-il pas possible que nous ayons rejeté des bills qu'une cour de justice aurait rejetés ? Les partisans de la Chambre des communes—je ne me sers pas du mot "partisan" par malice—peuvent nous transmettre quelque mesure entachée de partialité politique et que cette Chambre-ci serait en droit de rejeter. Si nous la rejetons pour des raisons justes, pouvons-nous être accusés de partialité ? N'avons-nous pas toujours exposé les raisons qui nous faisaient rejeter certaines mesures ? Il est vrai que ceux qui sont intéressés dans certaines choses politiques envisageant la question au point de vue des partisans, disent : "Le Sénat a rejeté cette mesure, parce qu'elle est conservatrice et qu'elle a été présentée par un gouvernement réformiste ou parce que le Sénat est libéral et que la mesure a été présentée par un gouvernement conservateur". Ce n'est pas là une conclusion logique. La seule manière de savoir si notre acte a été partial ou non, c'est de nous assurer s'il n'y a pas d'autre raison pour justifier le rejet de la mesure. Voyez une poursuite ordinaire. La cause est portée d'une cour à l'autre. Le plaideur perd sa cause devant une cour de division et il la gagne devant une cour d'appel. La cause est portée à la Cour Suprême et il la perd encore. Le jugement a-t-il été partial ? La cause est portée au Conseil privé et elle est encore perdue. Le jugement a-t-il été partial ? Les différentes cours se sont placées à des points de vue différents. Peut-être les derniers juges avaient-ils plus d'expérience et connaissaient-ils mieux la loi constitutionnelle. Les conclusions de toutes ces cours étaient justes et raisonnables. Nous ne pouvons pas prétendre que la décision du Sénat avait été entachée de favoritisme. En admettant que parfois le Sénat fasse preuve de quelque partialité, nous ne faisons que prouver la faiblesse de la nature humaine. Ceux qui accusent le Sénat de partialité sont peut-être partiaux eux-mêmes, et ceux qui nous accusent de nous montrer trop partisans sont peut-être comme tels des extrémistes. Comparons les actes de la Chambre des communes avec ceux du Sénat. Durant les quarante dernières années la Chambre des communes a amendé 33 pour cent de nos mesures et en a rejeté 10. Cela est-il dû à la partialité ? Nous n'avons amendé que un et trois quarts pour cent de ses bills et nous n'en avons rejeté que deux pour cent. Si l'on peut accuser le Sénat de partialité, combien plus peut-on accuser la Chambre des communes ? Je ne crois pas que l'on puisse avec raison crier à la partialité, quand on considère les mesures que nous avons adoptées durant plus de quarante ans. Comme je l'ai démontré dans une discussion antérieure—il est inutile de me répéter—nous pouvons prouver que le Sénat,

quelque fût la parti au pouvoir dans la Chambre des communes, a traité avec autant de générosité un parti que l'autre relativement aux mesures qui lui avaient été soumises. Pour rafraîchir la mémoire des honorables sénateurs, je dirai que dans la première période de l'administration de sir John Macdonald le Sénat rejeta trois et demi pour cent de ses bills. Sous l'administration de M. Mackenzie le Sénat rejeta un demi pour cent de ses bills. Sous la deuxième administration de sir John Macdonald le Sénat rejeta un et trois quarts pour cent de ses bills et sous l'administration de sir Wilfrid Laurier il a rejeté deux et demi pour cent des mesures de son gouvernement. La moyenne semble avoir été aussi forte sous une administration que sous l'autre. Donc si un Sénat libéral est partial comme un sénat conservateur, un parti politique ne peut rejeter la pierre à l'autre. Cela me porte à me demander comment nous allons régler la question. J'ai été heureux d'entendre les remarques qu'a faites l'honorable sénateur de Saint-Jean, particulièrement celles dans lesquelles il a dit que l'opinion publique semble désirer la réforme du Sénat. Je crois que cette opinion est bien arrêtée dans l'estprit du peuple. Je crois que cette opinion a été entretenue par les conservateurs et les libéraux quand ils étaient dans l'opposition. Les différents moyens recommandés pour la réforme du Sénat sont, à mon avis, illusoires jusqu'à un certain point. L'honorable président, dans son admirable discours d'hier nous a suggéré d'ifférents moyens pour réformer le Sénat. Il a dit, par exemple, que le Sénat pourrait être élu par les conseils municipaux. Je ne crois pas que nous pourrions nous soustraire ainsi à l'influence politique. Je crois que nous communiquerions plutôt un peu de l'esprit de parti aux conseils municipaux. Il a ensuite parlé brièvement de l'élection des sénateurs par les membres des législatures, et il a dit, avec justesse, je crois, que ce serait un appel d'un tribunal plus élevé accusé de partialité—le ministère fédéral aux ministères des provinces, qui sont également, sinon plus, partisans.

Je ne crois pas que nous pourrions ainsi nous soustraire à l'esprit de parti. Je crois que nous affaiblirions beaucoup la constitution du Sénat, parce que la responsabilité reposerait sur des corps inférieurs, c'est-à-dire sur les cabinets provinciaux, au lieu de reposer comme aujourd'hui sur le cabinet fédéral, dont le pays tout entier est garant. Et puis il a parlé et d'autres ont parlé, cet après-midi, de la nomination des sénateurs par le gouvernement et par l'opposition. L'honorable président me permettra de ne pas approuver cette proposition.

L'opposition n'a aucune responsabilité constitutionnelle. Elle fait seulement partie de notre procédure parlementaire. Qui peut tenir l'opposition responsable d'une seule nomination ? Nous pouvons tenir le gouvernement responsable d'une nomination. Une motion de déchéance peut être votée à la Chambre des communes pour blâmer le gouvernement d'avoir fait une nomination. Tout le système du gouvernement responsable veut que quelqu'un soit tenu responsable, vis-à-vis du peuple, de ses actes et de sa conduite. Nous ne pouvons tenir une opposition responsable en quoi que ce soit. Nous pouvons tenir un gouvernement responsable. Au reste, je ne suis pas certain que le Sénat gagnerait du prestige dans l'élection de ses membres par le gouvernement et l'opposition. Mon honorable ami de Wolseley a dit que, d'après le système actuel, la nomination des sénateurs constitue une sorte de corruption pratique par le gouvernement du jour. Mais est-ce que l'opposition, si elle contribuait à cette nomination, ne pratiquerait pas aussi la corruption ? Si le chef du gouvernement, pour fortifier sa position, fait de la corruption en offrant des siéges dans le Sénat à des partisans, que diriez-vous du chef de l'opposition qui promettrait à un partisan récalcitrant un siége dans le Sénat pour l'empêcher de voter contre lui ? Ce qui serait de la corruption dans un cas serait de la corruption dans l'autre, et cette accusation s'appliquerait à l'opposition tout comme au gouvernement. Je ne crois pas que nous gagnerions beaucoup en faisant faire les nominations par le gouvernement et l'opposition, et nous porterions un terrible coup au principe du gouvernement responsable. A mon avis, la plus grande difficulté qui s'est présentée au cours de cette discussion est une de celles qui ont été le plus longuement discutées par Son

Honneur le président et par l'honorable sénateur de Saint-Jean. Je veux parler du maintien de l'équilibre politique dans le Sénat. Cet équilibre est-il nécessaire ? Est-il nécessaire que le Sénat soit divisé proportionnellement ou presque proportionnellement entre les deux partis politiques ?

L'honorable président a dit que le gouvernement doit avoir une faible majorité ; mais une faible majorité est aussi tyrannique qu'une forte. Peu importe qu'un bill soit rejeté par une majorité d'un ou de cinquante. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire, au point de vue constitutionnel ou politique, que la droite de la Chambre soit plus forte que la gauche, si le Sénat comprend la responsabilité de ses devoirs comme Sénat. Nous ne devons pas représenter les partis politiques, et je n'ai pas été envoyé ici pour interpréter les libéraux. Je puis avoir été nommé sénateur parce que j'ai rendu considérablement service au pays comme homme de parti. Je n'ai jamais demandé pourquoi j'avais été appelé au Sénat ; mais je refuse d'être partisan. Qu'on ne suppose pas que j'ai jamais oublié que je suis un libéral. Je n'ai pas l'intention de renier les convictions de mon père ou de mon parti ; mais je dois dans le Sénat considérer une question non pas au point de vue du parti, mais au point de vue du Canada. Aussi, maintenir l'équilibre dans le Sénat pour des raisons politiques c'est enlever au Sénat son honneur, son importance, sa dignité. Le fait que le Sénat a été accusé de se laisser guider par l'esprit de parti lui a fait grand tort, et il est du devoir de chaque sénateur de travailler, autant qu'il le peut honnêtement, pour empêcher le Sénat d'être accusé de partialité politique. On dit que la Chambre des Lords est parfois partiale. Nous le sommes peut-être ici. Comme l'a dit l'honorable sénateur de Smith's-Fall (l'honorable M. Frost), nous sommes des hommes, nous sommes faibles ; mais qui voudrait abolir la Chambre des communes d'Angleterre parce qu'elle se laisse guider par l'esprit de parti ? Qui voudrait abolir la Chambre des communes d'ici, parce qu'elle est partiale au point de vue politique ? Si vous voulez abolir tout corps législatif qui fait preuve de partialité politique il n'en restera pas debout, si vous décapitez tous les hommes publiques qui montrent de l'attachement à leur parti, il y aura bien des cadavres gisants dans la poussière. Comprenons que dans tout cœur humain il y a des tendances politiques. Comprenons que dans cet endroit, plutôt que dans tout autre sous le soleil, les attaches politiques doivent être mises de côté, autant que le permettent les circonstances, pour me servir d'une phrase constitutionnelle, en ce qui concerne le maintien d'un bon gouvernement. J'admets que sous une administration de partisans nous avons le meilleur gouvernement que puisse espérer le pays, et je ne crois pas que le Canada ou la Grande-Bretagne puisse faire administrer mieux ses affaires sous une autre forme de gouvernement ; mais la forme du gouvernement de parti qui est la meilleure est la forme judiciaire, non pas la forme démagogique et socialiste qui veut que dans un corps délibérant comme le Sénat chaque mesure porte l'imprimatur de son parti. A mon avis, il n'est pas nécessaire, que l'équilibre politique soit absolument maintenu. Nous voulons seulement conserver l'équilibre des bonnes lois. Je ne veux pas avouer, parce que je suis un libéral, que je vais être guidé par l'esprit de parti au détriment du pays, et je ne veux pas croire que mes confrères conservateurs que j'ai combattus autrefois, vont se laisser entrainer par leurs passions politiques pour éparpiller aux quatre vents du ciel des lois qui contiennent de sages principes et peuvent être utiles au public. Pour cette raison je ne tiens pas beaucoup au maintien de l'équilibre dans le Sénat, parce que je suis consciencieusement convaincu que le Sénat remplit tous ses devoirs à l'égard du pays. S'il veut rejetter des mesures de la Chambre des communes, qu'il les rejette pour de bonnes raisons. S'il amende ou rejette une mesure, qu'il le fasse pour des raisons assez claires pour que le premier venu comprenne que le Sénat a raison. J'admits que si nous nous obstinsions à ne pas approuver, à plusieurs reprises, un bill que nous transmettrait la Chambre des communes, nous serions obligés de le laisser passer comme elle a fait aussi pour le bill de l'émancipation, nous incliner devant la décision de la destinée et l'expression bien conçue de l'opinion publique.

Mais une telle crise n'est pas survenue. Nous avons rejeté, à deux sessions, un bill transmis de la Chambre des communes. Ce n'était pas une mesure ministérielle—je veux parler du bill Lancaster—c'était un bill auquel le peuple ne s'intéressait guère, un bill qui dans sa teneur actuelle vaut mieux qu'il valait auparavant. Le vrai principe de la réforme du Sénat est celui d'un changement fait avec l'aide de l'administration. J'ai déjà dit— je le répète— l'administration nous a réduits à la pénurie en ne nous donnant pas un nombre suffisant de ministres et en ne permettant pas à un ministre ou à un sénateur de présenter ici une partie de la législation publique. Nous avons été de cette façon relégués dans l'ombre. Nous n'avons pas les pouvoirs du Sénat des Etats-Unis. Nous pouvons avoir les pouvoirs de la Chambre des Lords ; mais nous n'avons pas le droit de présenter des projets de loi comme le Sénat des Etats-Unis. Conséquemment, si le gouvernement du jour ou tout autre gouvernement qui lui succédera désire empêcher toute agitation ayant pour but la réforme du Sénat, il devra réorganiser l'administration dans le Sénat, ou de nous donner plus de besogne à faire. Alors le Sénat deviendra plus important, aura plus de prestige aux yeux du public et remplira ses devoirs plus utilement pour le pays. A mon avis, il faudrait que le travail de la législation fût mieux réparti. Cela est simplement bonjour. L'honorable président nous a parlé hier de la division de l'étude des bills d'intérêt privé et nous a indiqué d'une manière admirable comment ce travail devrait être fait. Que la Chambre des communes prenne les bills portant les numéros impairs et que le Sénat prenne les numéros pairs et inversement. Cela nous donnerait plus de bsogne à faire. Et puis, que des lois plus importantes soient présentées dans cette Chambre-ci. Je crois que nous interprétons trop à la lettre la constitution quand nous disons qu'un bill qui impose des peines ou des amendes ou certains impôts ne peut être présenté dans le Sénat. J'ignore si notre interprétation est bonne. C'est une chose sur laquelle je pourrai peut-être exprimer plus tard une opinion. Voilà pour la première réforme.

La seconde réforme demanderait une plus forte représentation ministérielle par les sous-secrétaires ou les ministres. Peu importe par qui. L'honorable président a mentionné hier le système français, qui est, je crois, le même que celui de l'Italie, de l'Allemagne et de l'Autriche. Avec tout le respect que je lui dois pour son expérience et sa connaissance des détails, je lui dirai que nous pouvons réformer le Sénat sans adopter le système français ou le système allemand, si utile qu'il puisse être. J'ai trouvé une réponse à la remarque de l'honorable sénateur de Smith's-Fall quand il a dit qu'il ne croyait pas qu'il serait avantageux pour le Sénat qu'un ministre sortit de la Chambre des communes pour venir demander ici avec instance l'adoption de ses bills. Je crois que nous serions quelque peu gênés par la présence d'un ministre. J'ignore s'il serait lui-même gêné. Je ne veux pas courir le risque. Depuis le règne de Charles II le roi ne peut pas entrer dans la Chambre des communes ou dans la Chambre des Lords. La constitution du Canada empêche le gouverneur général ou le lieutenant-gouverneur d'assister à une séance de la législature dont il est le gouverneur. Bien que le lieutenant-gouverneur soit plus important qu'un membre du cabinet, bien que le gouverneur général soit plus important qu'un de ses ministres, je crois qu'en permettant cela nous admettrions que le Sénat est faible et ne peut faire adopter ses bills. Je ne crois pas que nous en soyons rendus là. J'admets que nous obtiendrions des renseignements d'un ministre, que sa présence nous éclairerait, je crois que nous pourrions éclairer la Chambre des communes en envoyant les ministres qui siégent au Sénat y exposer leurs vues. Quoi qu'il en soit, nous devons conserver notre autonomie, notre entité constitutionnelle. Peut-être mes notions conservatrices—je deviens rapidement conservateur—me portent à croire que nous devrions diviser d'une manière mieux proportionnée les membres du cabinet entre les Communes et le Sénat. De temps immémorial il y a eu un nombre égal de ministres de la chambre des Lords et dans les communes. Au fait, les premières administration de Pitt et de Castlereagh ne comptaient qu'un membre des Communes ; tous les autres ministres étaient des

membres de la Chambre des Lords. La disproportion serait trop grande. Mais ayons une meilleure représentation.

On pourrait encore réformer le Sénat en lui donnant plus de latitude. J'ai inscrit dans le cahier des avis une motion, qui, je l'espère, sera discutée dans quelques jours, et qui nous permettra de prendre plus d'initiative. Nous n'assumons pas assez de responsabilité. Nous ne souffrons pas d'être accusés du crime atroce d'être trop jeunes, mais nous souffrons de l'accusation d'être trop modestes. Nous ne nous occupons pas assez de présenter des bills. Je crois que si le Sénat prenait plus d'initiative, cela fortifierait notre position. Je ne suis pas satisfait que nous formions une cour de révision et que nous ne recevions que les miettes qui tombent de la table de ceux qui semblent être nos maîtres. Ce n'est là qu'une partie des pouvoirs que nous sommes appelés à remplir. Que des mesures soient présentées ici et qu'elles soient soumises à la Chambre des communes. De cette manière il s'opérera une réforme du Sénat qui nous donnera une besogne agréable à remplir. Une chose extrordinaire et à laquelle on ne songe pas, c'est que le Sénat, qui est censé être un corps composé d'hommes très âgés offre une plus grande garantie, au point de vue de la fortune, que les Communes. Les 86 membres du Sénat représentent des sommes d'argent plus fortes que les 214 membres de la Chambre des communes. Si les richesses et la responsabilité des banques, des manufactures, des marchands et autres industries étaient consolidées et soumises à des évaluateurs, j'oserais dire que la balance en faveur du Sénat excéderait beaucoup celle de la Chambre des communes. Si nous pouvons, comme membres de ce corps-ci, porter avec avantage cette responsabilité—je ne connais pas de sénateurs qui fassent faillite—assurément nous devons être capables, malgré notre grand âge, d'assumer de plus fortes responsabilités comme législateurs. Je dis donc que si nous nous dépouillions de cette modestie qui nous caractérise, nous pourrions nous affirmer de manière à prouver au pays que le Sénat existe et existe pour un but plus élevé que celui vers lequel il tend aujourd'hui. Qu'il me soit permis, pour me résumer, de dire que le Sénat doit conserver sa dignité, affirmer son utilité, et réclamer énedgiquement, sans esprit, de parte, prépondérance sur l'autre chambre, faire plus qu'une cour de révision, sans frayeur et sans favoritisme.

L'honorable M. POWER : Cette question a été discutée très longuement. Nous avons discuté très longuement la même question, il y a deux ans, et je ne crois pas qu'il soit nécessaire, pour la dignité de la Chambre, de discuter plus longtemps la question. Il est bien évident que la Chambre ne semble pas disposée à adopter une des résolutions qui ont été présentées par les honorables sénateurs. Je suis de l'avis de l'honorable sénateur de Saint-Jean, qui a dit que, bien que nous soyons disposés à étudier avec soin toutes les mesures soumises à notre considération, nous ne devons adopter aucune résolution à ce sujet. J'approuve cela, et j'espère que les honorables sénateurs qui ont rédigé des amendements les retireront et cesseront cette discussion.

L'honorable M. SULLIVAN : Je m'oppose à ce que la discussion soit abrégée de cette façon. J'ai quelque chose à dire sur la question, et ce n'est pas juste que je sois empêché de parler. Je propose donc que le débat soit ajourné à demain.

La motion est adoptée.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (88) intitulé : "Loi constituant en corporation l'Institut d'architecture du Canada".—(L'honorable M. Béique.)

(Le Sénat s'ajourne à demain à trois heures.)

SENAT.

Séance du jeudi, 2 avril 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à 3 heures.

Prière et affaires journalières de routine.

"PONTIAC CENTRAL RAILWAY"—(BILL.)

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable M. CASGRAIN : Au nom du comité des chemins de fer, télégraphes et ports, rapporte le bill (EE) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite la "Pontiac Central Railway Company"

Ce bill a pour objet de constituer en corporation, en vertu d'une charte fédérale, une compagnie de chemin de fer déjà constitué en corporation par une charte obtenue de la législature de Québec. L'article 2 a dû être entièrement rétiré, par ce que cet article, tel qu'il était rédigé, eût placé la compagnie sous la régie d'une loi spéciale de la législature de Québec constituant en corporation la compagnie en question, au lieu de la placer sous l'application de la loi des chemins de fer de 1903. C'est-à-dire que cette dernière loi, au lieu de prévaloir, eût été supplantée par la loi provinciale. Ainsi, le chemin de fer en question, grâce au retrait de l'article 2 du présent bill, comme je l'ai dit, se trouvera placé sous la régie de la loi fédérale des chemins de fer. Tous ces amendements que l'on a fait subir à la charte de la compagnie ont pour objet de placer celle-ci sous l'autorité législative du parlement fédéral. Pour ce qie regarde l'émission de valeurs pour la construction de chemin de fer, le montant autorisé par la charte provinciale est réduit de $40,000 à $30,000 par mille de chemin, et un autre amendement a été jugé nécessaire pour rendre le présent bill conforme à la disposition ordinairè insérée dans les lois du genre de celle maintenant soumise.

L'honorable M. CAMPBELL : Je propose que les amendements soient pris en considération demain.

L'honorable M. LANDRY : Je saisis la présente occasion pour protester contre l'ajournement du comité permanent du matin à la soirée du même jour. C'est contraire à notre règlement. Tout ajournement doit être fait d'un jour à l'autre. Dans le cas présent, il n'y a peut-être pas d'inconvénient ; mais je me place à un point de vue général. Lorsqu'un bill est renvoyé à un comité permanent qui est censé se réunir à l'heure ordinaire des séances de comité, tous ceux qui désirent assister à sa séance savent quand cette séance se tiendra ; mais si la réunion du comité est ajournée à une heure, p.m., jusqu'à huit heures du soir du même jour, plusieurs des parties intéressées peuvent ignorer que le comité est ainsi ajourné. Cette procédure est très irrégulière, et j'appelle l'attention de la chambre sur ce fait, afin qu'un avis régulier soit donné à ceux qui désirent assister à la reprise de la séance ajournée du comité.

L'honorable M. CASGRAIN : La séance du comité a été ajournée jusqu'au soir sur une motion adoptée lors de la réunion régulière du comité. A une heure de l'après-midi, une motion fut proposée pour suspendre la séance jusqu'à huit heures du soir du même jour. Cette motion fut faite parce qu'il n'y a qu'une seule Chambre où les comités peuvent s'assembler. Cette Chambre était, ce matin, spécialement retenue par le comité des banques et du commerce, et je crois que ce dernier comité s'en est servi. Il est, par conséquent, devenu impossible au comité des chemins de fer de s'assembler de nouveau cette semaine. Mais les membres du comité ont cru qu'il était désirable de se réunir le soir pour procéder à l'expédition des affaires dont il avait à disposer, et cela en prévision de l'ajournement de demain. Bien qu'il ne fût pas nécessaire que des avis fussent adressés aux membres du comité, puisque c'était simplement une suspension de la séance du matin, je donnai instruction d'adresser des avis à tous les membres du comité, afin de leur faire savoir que la séance du comité était suspendue jusqu'à huit heures du soir.

L'honorable M. LANDRY : Pas à tous les membres.

L'honorable M. CASGRAIN : Les avis ont été délivrés aux membres de la Chambre ou déposés dans leurs boîtes du bureau de poste du Sénat. Je ne sache pas qu'aucun des membres du comité n'a pas reçu son avis.

L'honorable M. LANDRY : Je connais des membres qui ne l'ont pas reçu.

L'honorable M. CASGRAIN : Je serais heureux d'en connaître les noms. J'ad-

mets que, le matin, lorsque le comité s'est assemblée, on s'est plaint que quelques-uns des membres n'avaient pas reçu d'avis.

Je me trouvais l'un de ces membres, et j'ai pris des informations pour m'assurer quels étaient les avis qui n'avaient pas été délivrés et pourquoi ils ne l'avaient pas été. Je constatai que le page chargé de délivrer les avis s'était contenté de les déposer sur les pupitres de ceux des membres du comité, qui ne se trouvaient pas alors à leurs sièges. Cette manière de délivrer les avis n'est pas la bonne, parce que le sénateur absent de son siège au moment où l'avis est déposé sur son pupitre, peut ne pas revenir; ou s'il y revient, il peut ne pas remarquer l'avis déposé sur son pupitre. C'est pourquoi j'ai donné des ordres afin qu'à l'avenir, le page délivre les avis aux sénateurs personnellement, et mes instructions portent, en outre, que dans le cas où la chose ne pourrait être faite, de délivrer la balance des avis au concierge du Sénat, afin pue celui-ci voit à ce que l'avis parvienne au destinataire, ou soit déposé au bureau de poste dans la boîte du sénateur que l'on n'a pu trouver. J'ai pris toutes ces précautions, la semaine dernière, afin qu'aucune erreur ne fut commise. Si les avis délivrés, hier après-midi, n'ont pas tous été reçus, je m'enquerrai de la chose pour savoir pourquoi la chose n'a pas été faite. Les membres du comité ont tenu à siéger le soir, parce que la chose leur convenait le mieux.

La motion demandant cette réunion a été proposée au comité par l'honorable M. Lougheed, et adoptée unanimement.

L'honorable M. LANDRY : L'avis a été donné dans le Sénat vers cinq heures de l'après-midi. Les sénateurs qui n'étaient pas présents dans la Chambre à cette heure, n'en ont pas eu connaissance. Toutefois, je ne m'oppose pas à ce que le comité siége ce soir ; mais le comité eût pu s'ajourner, hier, jusqu'à ce soir, et c'eût été un intervalle de 24 heures d'avis donné aux parties intéressées. Lorsque des sénateurs s'absentent le matin et ne reviennent pas, durant l'après-midi ; ou lorsqu'ils restent seulement une heure, environ, dans la Chambre, et qu'ils s'absentent ensuite avant que l'avis soit donné, ils ne se trouvent pas avertis de la convocation du comité. Puis, déposer l'avis dans la boîte que possède un sénateur dans le bureau de poste, ne résout pas la difficulté. Un avis d'au moins 24 heures de la convocation d'un comité devrait être donné aux membres de ce comité.

L'honorable M. CASGRAIN : Une reprise de séance suspendue n'a pas besoin d'un avis de cette nature.

L'honorable M. LANDRY : Telle est la question à résoudre. Je suis d'opinion que l'ajournement en question est irrégulier. Vous pouvez ajourner de jour en jour ; mais non du matin au soir du même jour.

La motion est adoptée.

"THE NORTHERN BANK" ET LA "CROWN BANK OF CANADA".

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND : Au nom du comité des banques et du commerce, rapporte le bill (GG) intitulé : "Loi concernant la banque dite "The Northern Bank et la Crown Bank of Canada", avec plusieurs amendements.

Ces amendements ont été préparés conformément aux désirs du ministère des Finances et acceptés par le comité.

L'honorable M. WATSON : Je propose que les amendements soient discutés demain.

La motion est adoptée.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Le bill suivant sont lu une troisième fois et adopté :

Bill (Y) intitulé : Loi concernant la compagnie dite. "The Grand Trunk Pacific Branch lines Company"—(L'honorable M. Watson.)

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (53) intitulé : "Loi concernant la New-Brunswick Southern Railway Company"—(L'honorable M. Ellis.)

Bill (JJ) intitulé : "Loi pour faire droit à Edith May Gilmore".—(L'honorable M. Perley.)

NOUVEAUX COMITES PERMANENTS DU SENAT.

CONTINUATION DU DEBAT

L'ordre du jour est la reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Ross (Middlesex) que la règle 78 du Sénat soit amendée par addition des comités permanents suivants :

1. Un comité de l'agriculture et des forêts;
2. Un comité de l'immigration et du travail;
3. Un comité des relations commerciales du Canada;
4. Un comité des explorations géologiques et minérales;
5. Un comité des routes de transport aux bords de la mer et aux havres;
6. Un comité des explorations côtières et de la marine marchande;
7. Un comité des pêcheries;
8. Un comité des arts industriels et des expositions;
9. Un comité de l'administration du service civil;
10. Un comité de l'hygiène publique et de l'inspection des substances alimentaires;
11. Un comité des édifices et terrains publics.

L'hon. M. POIRIER : Quelques-uns, sans doute, parmi les plus anciens membres de cette honorable Chambre, se rappellent qu'un jour—qui n'est pas encore éloigné—un sénateur, du nom de Ross—bien et favorablement connu dans notre histoire contemporaine comme ayant été capitaine de la glorieuse barque désignée sous le nom d' "Ontario"—barque qui vogua avec succès, pendant plusieurs années, sur nos grands lacs, et, si mon souvenir est fidèle, finit par s'échouer en conséquence de l'adhésion à sa quille et à ses flancs de certaines matières crustacées—proposa une motion dans le Sénat à l'effet de créer des comités permanents en sus de ceux qui existaient déjà. L'objet de ces nouveaux comités était de procurer de l'ouvrage aux sénateurs individuellement, et d'augmenter l'utilité du Sénat. Ces nouveaux comités permanents étaient au nombre de onze. comme suit :

1. Un comité de l'agriculture et des forêts;
2. Un comité de l'immigration et du travail;
3. Un comité des relations commerciales du Canada;
4. Un comité des explorations géologiques et minérales;
5. Un comité des routes de transport aux bords de la mer et aux havres;
6. Un comité des explorations côtières et de la marine marchande;
7. Un comité des pêcheries;
8. Un comité des arts industriels et des expositions;
9. Un comité de l'administration du service civil;
10. Un comité de l'hygiène publique et de l'inspection des substances alimentaires;
11. Un comité des édifices et terrains publics.

Dans le même temps vivait un autre homme du nom de Scott. Cet homme, sous le regard du Seigneur, n'avait pas, comme Noé l'avait fait, pris un grand intérêt dans la fabrication des boissons de tempérance, ou non fermentée, et pour d'autres bonnes raisons, était devenu le leader du Sénat. En cette qualité, il se permit d'émonder, si je puis m'exprimer ainsi, la proposition de son collègue, le capitaine Ross. Les onze comités proposés par le marin des lacs éprouvèrent le sort des innocents. Ce fut donc un véritable massacre. Ce fait remonte à une date déjà éloignée ; mais, d'après mon souvenir, trois ou quatre de ces comités, je crois, échappèrent au massacre. Je me trouvais alors l'un des membres de cette Chambre. Mes honorables collègues ne doivent pas oublier que je suis, aujourd'hui, l'un des plus anciens sénateurs, et j'ai proposé, alors, un ajournement du débat. On m'a demandé, depuis, de ne pas continuer ce débat pour ne pas obstruer l'expédition des affaires, et j'ai acquiescé à cette demande jusqu'à aujourd'hui ; mais voici ce qui est arrivé : J'ai alors pris des notes sur le discours prononcé par l'honorable sénateur de Middlesex et celui de l'honorable leader du Sénat, et je les ai perdues accidentellement.

Je suis donc réduit à m'appuyer exclusivement sur ma mémoire. L'une des raisons données contre l'adoption de la motion de l'honorable sénateur de Middlesex, c'est que les nouveaux comités empiéteraient sur les attributions du gouvernement ; ils éclaireraient la voie de ce dernier, et le gouvernement pourrait être amené à proposer des mesures prématurées. Cet argument m'a paru très étrange. Il est certainement contraire à la ligne de conduite tenue par quelques-uns des héros de l'antiquité. Ajax, l'un d'eux—d'après ce que nous a dit Homère—Ajax, dis-je, avait besoin de lumière et disait : "Donnez-moi, ô dieux immortels, de la lumière afin que je puisse combattre". Dans ce Sénat, non seulement on ne désire pas obtenir de la

lumière ; mais celle-ci est considérée comme un obstacle à l'adoption de la résolution de mon honorable ami. Quelqu'élevée que soit l'autorité de ceux qui croient que la lumière ne doit pas venir du Sénat lorsqu'il s'agit de la gestion des affaires publiques, je me permettrai de penser autrement. Je soutiens que, si nous voulons être utiles au pays—et chacun de nous le veut sans doute— une réforme comme celle proposée par l'honorable sénateur de Middlesex, devrait être adoptée. Le Sénat, comme corps législatif, n'est certainement pas surchargé de besogne. Nous pourrions être divisés en différents comités ; mettre à l'étude les diverses questions qui se présentent ; puis faire, si nous le jugeons à propos, des rapports, abstraits si vous le voulez, sur le résultat des délibérations de ces comités, et ces rapports feraient pour nous ce que des rapports analogues ont fait dans d'autres pays pour le dévelopement et le progrès de ceux-ci.

Le Sénat, j'en ai la conviction, pourrait ainsi, sans empiéter sur les attributions du gouvernement, préparer les voies, comme la chose a déjà été faite au moyen de comités spéciaux—tels que celui nommé pour s'enquérir des possibilités agricoles de la région septentrionale et du Nord-Ouest du Canada ; de la navigabilité de la Baie d'Hudson ; de la construction du canal de la baie Georgienne. Ces comités prépareraient des rapports de nature à aider puissamment à préparer la législation concernant la politique générale et les destinées du pays. Je n'ai pas besoin de m'arrêter sur la discussion qui a eu lieu déjà sur le présent sujet ; mais j'ai proposé l'ajournement de cette discussion, parce que je désirais proposer un amendement non pour mutiler davantage la motion principale—qui l'a été passablement déjà—mais pour ajouter deux autres comités aux onze proposés par l'honorable sénateur de Middlesex, et ces deux comités sont un comité de législation et un comité des beaux arts. Le comité de législation serait utile et produirait les meilleurs résultats. Il y a dix ou quinze ans, une agitation fut commencée à Halifax pour harmoniser ou assimiler autant que possible la procédure et les lois des différentes provinces. Naturellement, pour ce qui regarde les lois concernant la propriété foncière, les successions, ou celles codifiées de la province de Québec, l'assimilation est impossible ; mais les lois commerciales et la procédure établie pour leur fonctionnement devraient être à peu près les mêmes pour tout le Canada, afin de faciliter les opérations et les relations commerciales. Il est, aujourd'hui, des plus difficiles à un créancier de faire rentrer ce qui lui est dû dans une autre province en conséquence de la différence qui existe entre les procédures respectives des diverses provinces—ce qui entrave les échanges. Or, un comité spécial de législation comme celui que je suggère, s'il avait existé lors de l'agitation à laquelle j'ai fait allusion, aurait pu rendre un grand service. Il aurait pu certainement exercer sur le parlement une plus forte influence que celle possédée par des membres isolés du barreau et obtenir ce qui reste encore à faire. Il se présente nombre d'occasions où un comité permanent de législation pourrait prendre l'initiative et rendre des services importants. Prenons, par exemple, la traduction de nos lois. Nombre d'honorables membre du sénat et de l'autre chambre ignorent, peut-être, les conditions dans lesquelles s'est faite la traduction de nos lois codifiées. Cette tâche fut confiée à un seul traducteur. Ce fonctionniare a été obligé d'exécuter une somme de travail requérant en réalité toute une commission. La traduction des lois anglaises en français, ou *vice versa*, est une tâche bien difficile, parce que le traducteur doit d'abord comprendre parfaitement la signification de la loi qu'il a à traduire. Il doit s'en rendre maître ; puis bien saisir le texte anglais pour le rendre fidèlement en français, ou dans sa propre langue. Un seul traducteur a été chargé de traduire toutes nos lois codifiées. Je ne doute aucunement de sa compétence ; mais cette tâche excédait réellement les forces d'un seul homme. Je me souviens d'avoir lu les lois de Justinien imprimées en latin, leur texte original, et d'avoir comparé ce texte avec la traduction française. Il eût été bien difficile de découvrir une différence entre le texte latin et le texte français. Il serait impossible d'atteindre cette perfection dans la traduction de nos lois, du moins dans les présentes conditions. Lorsqu'il s'est agi de la codifica-

tion de nos lois, le gouvernement, paraît-il eut de la peine à trouver des traducteurs capables d'exécuter cette tâche ou disposés à l'entreprendre—sans vouloir, toutefois, déprécier la compétence d'aucun de nos traducteurs actuels. Je crois, en effet, que nous avons des traducteurs compétents, en sus de celui qui est maintenant chargé de la traduction des lois codifiées. On aurait pu requérir leurs services, si un crédit suffisant eût été alloué pour payer des spécialistes. Bien que le gouvernement paie cinquante ou soixante-quinze piastres, ou peut-être plus par jour à M. Faulkner et ses employés pour reviser le système de comptabilité des ministères, je crois que le traducteur de nos statuts ne reçoit pas même cinq piastres par jour, et il n'est pas assisté dans l'exécution de sa tâche. Je mentionne simplement ce fait pour montrer qu'il serait à propos de nommer un comité de législation dont les membres seraient choisis dans le Sénat parmi les sénateurs ayant quelques loisirs, et pouvant rendre de précieux services. Passons maintenant à l'autre comité dont je suggère la nomination, savoir : celui des beaux arts. Nous sommes en train de développer un pays destiné à devenir, peut-être, l'égal des plus grands et glorieux empires qui aient jamais existé. La nation que nous sommes en voie de constituer surpassera, peut-être, un jour, toutes celles qui l'auront précédée, parce que nous aurons l'étendue de territoire requis et le nombre d'habitants requis. Le vaste empire que nous sommes en voie de fonder sera indestructible, parce que ses fondations seront inébranlables. Pour ce grand objet nous dépensons plus de cent millions de piastres par année. Il faut tenir compte de l'esprit comme on le fait du corps en fondant le grand empire canadien. Nous ne nous occupons, aujourd'hui, que du corps ; c'est-à-dire, de cette partie qui tombe sous nos sens, savoir : la partie matérielle. Combien dépense-t-on pour l'encouragement de la partie purement intellectuelle, c'est-à-dire, de la littérature, de la poésie et de l'architecture ? Une somme de six mille piastres, je crois, est allouée à la société royale du Canada—somme qui suffit seulement à l'impression des rapports annuels de la commission des quatre classes qui constituent la Société Royale, et c'est tout. Pas un seul centin d'encouragement n'est donné à la littérature ou aux beaux arts, ou à ce qui est reconnu comme étant la plus importante partie—je veux dire la partie intellectuelle. La confédération de l'Australie a voté une certaine somme ronde pour l'encouragement de la littérature et les recherches scientifiques. Le parlement canadien s'est conduit jusqu'à présent comme si l'on ne devait s'occuper que des intérêts matériels et comme si les choses spirituelles ou intellectuelles n'existaient pas. Cet état de choses ne devrait pas exister. Une proportion devrait exister entre les diverses parties de l'édifice, entre les parties les plus grossières et les parties les plus fines. Nous devrions encourager les écrivains. Plusieurs parmi eux sortiraient de l'obscurité s'ils recevaient le moindre encouragement. Nous devrions encourager les artistes—non pas autant que nous encourageons la construction de chemins de fer et de canaux auxquels nous avons voté des subventions se montant à des millions et des millions ; mais ne pourrions-nous pas allouer dix ou quinze mille piastres par année pour faire du Canada un pays pouvant figurer honorablement à côté des autres pays sous le rapport intellectuel ? Ce que je propose à cette fin est un comité des beaux-arts, qui aurait aussi dans son domaine la question des archives nationales. Ce n'est que depuis 1871 que le pays a donné quelque attention à ses archives, et les archives d'un pays sont le fondement de son histoire. En 1871, des pétitions furent présentées aux deux Chambres du parlement fédéral leur représentant que les archives—disséminées dans tous les ministères et ailleurs, soient réunies, classifiées et placées dans un endroit spécialement aménagé pour les recevoir, et où l'historien, le chercheur, pourraient avoir librement accès. Quelqu'un du parlement attira alors l'attention sur ce sujet comme je le fais aujourd'hui. Le gouvernement d'alors s'empara de l'idée et, en 1872, il nomma M. Brymner comme surintendant des archives. Mais il se trouva seul—n'ayant ni assistant, ni secrétaire—pendant dix ans. C'est pourquoi il ne put donner à son département tous les développements désirables. Un bureau d'archives fut alors organisé ; mais le travail

accompli par lui ne put être très utile au chercheur ou à l'historien jusqu'au moment où M. le Dr Doughty a été nommé comme surintendant des archives, et une magnifique bâtisse pour les archives a été construite sur la rue Sussex—bâtisse que chacun de nous doit se faire un régal de visiter. Le Dr Doughty fut chargé, il y a quelques années, du département des archives. Un personnel pas tout à fait assez nombreux—lui fut donné, et, aujourd'hui, ceux qui s'intéressent aux questions historiques, éprouveront du plaisir à visiter nos archives et voir ce qui a été fait relativement à la classification. Les documents qui étaient disséminés dans les divers ministères—dans les bureaux du secrétariat d'Etat ; dans ceux du ministère de l'Agriculture et autres, ces bureaux ont tous été réunis. Pas moins de dix tonnes de matériaux historiques ont été reçus d'Halifax et confiés à notre nouveau bureau d'archives, à Ottawa. Notre nouveau bureau d'archives n'a pas moins, aujourd'hui, d'un million d'articles différents de classifiés, et ce travail de classification ne fait que commencer.

Il est tout à fait réjouissant de constater, aujourd'hui, le progrès accompli par le Dr Doughty et ses assistants. Si un comité des beaux-arts, dont les attributions s'étendraient aux archives ; à l'encouragement de la littérature, aux recherches scientifiques, à l'entretien des anciens champs de bataille, à tout ce qui peut conserver au public les points de notre territoire ayant un intérêt national ; enfin à tout ce qui concerne les beaux arts, était nommé par le Sénat, ce comité se trouverait en contact avec le Dr Doughty et ferait rapport au Sénat sur ce qu'il croirait qu'il est à propos de faire. De cette façon le Sénat deviendrait en état d'aider au développement de notre bureau d'archives. Les hommes qui sont chargés, aujourd'hui, de l'administration de ce bureau, sont ignorés. Très peu de personnes s'occupent de ce qu'ils font ; mais ceux qui s'en occupent savent apprécier la grande valeur de leurs travaux. J'irai plus loin. Nous savons tous que M. Fisher, outre son titre de ministre de l'Agriculture, est aussi ministre du recensement et des beaux-arts. Comme ministre de l'Agriculture il est aidé par un sous-chef et un personnel d'autres fonctionnaires. Comme ministre du recensement il est aussi assisté, depuis quelques années par un autre sous-chef. Je suggère donc, que les archives fédérales soient placées sous une direction analogue à celle des deux autres bureaux que je viens de nommer. C'est-à-dire, que l'archiviste soit aussi élevé au rang de sous-chef, ou à un rang analogue. Il me semble, comme la chose doit vous sembler à vous-mêmes, que celui qui est chargé de la surintendance de la branche littéraire et esthétique dans notre personnel administratif, devrait être au moins l'égal de sous-chefs appartenant aux autres branches de l'administration.

Nous avons deux bibliothécaires qui sont classés au même rang que les sous-ministres. Cependant, le conservateur de nos archives nationales n'a pas un titre au niveau de celui de nos bibliothécaires. D'après ce qui a été dit dans l'autre Chambre par M. Monk, M. Bergeron et autres, lorsque cette question a été soulevée, il est évident que le parti politique de la gauche sera heureux de voir élever le Dr Doughty à un rang plu élevé que celui qu'il occupe actuellement. J'irai plus loin et, comme je ne suis mû par aucun préjugé, j'ajouterai que le ministre de l'Agriculture a droit à notre reconnaissance pour la persévérance avec laquelle il a travaillé à surmonter les difficultés qui s'opposaient à la création d'un bureau d'archives organisé sur un grand pied. Nous avons eu auparavant d'autres ministres d'Agriculture ; mais il est le seul qui ait abordé sérieusement la question et organisé ce bureau. C'est lui qui a présidé à une installation à l'épreuve du feu pour la protection de nos archives ; c'est lui qui a eu le mérite de savoir choisir un homme parfaitement compétent comme conservateur de nos archives. J'appuie, donc, la proposition faite par l'honorable sénateur de Middlesex. J'espère qu'elle sera adoptée par le Sénat et que deux autres comités seront ajoutés aux onze proposés dans la motion principale, savoir : un comité de législation et un comité des beaux-arts.

L'honorable M. SCOTT : J'ai déjà pris la parole sur le présent sujet. J'ai fait remarquer en substance que ce serait par trop exiger du nombre actuel des séna-

teurs que de nommer des comités sur un si grand nombre de questions dont plusieurs tombent déja dans les attributions de certains ministères. Prenez, par exemple, les pêcheries. Cette matière est d'un caractère international. Nous avons virtuellement conclu récemment un traité avec les Etats-Unis relativement aux pêcheries de l'intérieur. Aucun comité du Sénat ne pourrait jeter de la lumière sur les négociations qui ont eu lieu sur cette question.

Il existe actuellement un ministère spécialement chargé de l'administration des pêcheries. Je pourrais dire aussi, pour ce qui concerne le département géologique, que c'est l'un des bureaux régulièrement organisés du gouvernement. Ce dernier obtient annuellement un rapport des savants qui composent ce bureau, et je ne sache pas qu'un nouveau comité comme celui maintenant proposé pourrait nous fournir d'autres renseignements que ceux qui nous sont maintenant fournis. Je pourrais passer en revue tous les nouveaux comités proposés. J'ai, avant aujourd'hui, fait déjà quelques commentaires sur ce sujet, et j'ai cru, après réflexion, que, pour commencer, il serait plus raisonnable de réduire à trois ou quatre le nombre additionnel de nos comités permanents. Prenez, par exemple, l'agriculture et les forêts. Ce sont là d'importants sujets qui ne sont pas seulement du domaine du Sénat, mais il importe aussi de plus qu'un rapport spécial soit fait sur ces sujets—et plus particulièrement sur nos forêts. Un honorable sénateur a donné un avis de motion pour discuter ce dernier sujet. Notre dette nationale serait, aujourd'hui, couverte par un actif de plusieurs centaines de millions de piastres de plus que celui que nous possédons, si l'on s'était occupé plus sérieusement qu'on ne l'a fait dans le passé de la protection de nos forêts. La quantité de bois de construction que nous avons laissé gaspiller, brûler et détruire excède tout ce que nous pouvons concevoir. Pour ce qui regarde les forêts, les provinces—et je ne sais pas si je pourrais excepter les autorités fédérales—m'ont paru, dans le passé, disposées à ne pas laisser un seul arbre debout pour les générations futures et elles ont suivi en cela l'exemple des Etats-Unis, qui, aujourd'hui, déplorent la destruction de leurs forêts. Puis, il y a la question de l'hygiène et de l'inspection des substances alimentaires. C'est là une question sur laquelle nous pourrions être en état de jeter quelque lumière. Mais prenez, par exemple, les édifices et terrains publics. Je ne vois pas à quoi servirait un rapport du Sénat en présence du fait que nous avons déjà un ministère, assisté d'un nombreux personnel, et auquel sont confiés la construction et l'entretien des édifices publics, ainsi que l'entretien des terrains appartenant au gouvernement. Je ne crois pas avoir besoin de passer en revue la liste entière des nouveaux comités que l'on nous propose. J'en ai mentionné quelques-uns que la Chambre pourrait, je crois, nommer—ce sont ceux de l'agriculture et des forêts ; de l'immigration et du travail ; des arts industriels et des expositions, et de l'hygiène publique. Si ce n'est pour ces quatre comités, je ne crois pas qu'il serait sage de modifier notre règlement de manière à obliger le Sénat de nommer, à chaque session, un comité spécial pour l'étude des divers sujets qui nous ont été exposés.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je ne me lèverais pas pour prendre la parole sur la présente question si certaines remarques faites par un membre de l'autre Chambre n'avait pas une très grande importance relativement au présent sujet. Toutefois, avant de commenter la proposition maintenant soumise au Sénat, qu'il me soit permis de féliciter l'honorable sénateur de Middlesex (l'honorable M. Ross), de la peine qu'il s'est donnée ; des recherches qu'il a faites et des renseignements qu'il nous a fournis sur les divers sujets mentionnés dans sa motion demandant d'augmenter le nombre de nos comités permanents pour mettre à l'étude certaines questions très importantes. Mais il doit sembler à chacun de nous, en lisant cette motion, que l'honorable sénateur pourrait être accusé—sans vouloir dire qu'il devrait l'être—de suggérer la nomination de comités dont les fonctions soulageraient les différents ministères publics d'une responsabilité qu'il est juste de leur laisser. Il n'y a pas dans la motion qui nous occupe un seul sujet qui ne tombe actuellement dans les attributions de l'un des ministères existants. Prenez, par exem-

ple, le premier sujet sur lequel l'honorable secrétaire d'Etat a attiré notre attention, savoir l'agriculture et les forêts. Mais n'avons-nous pas eu déjà, à différentes reprises, des commissions spéciales, composées d'hommes intéressés à la conservation de nos forêts ; qui ont étudié à fond ce sujet, et nous ont fait de très précieuses suggestions. Sur la question de l'agriculture, je ne sache pas qu'un comité nommé spécialement par le Sénat puisse faire plus que ce qui a été accompli jusqu'à présent, chaque année, par les enquêtes que fait, tous les ans, le comité de l'agriculture de la Chambre des communes. Mais si nous pouvions, en nommant un comité de ce genre, nous procurer plus de renseignements que ne nous en fournit, tous les ans, le comité d'agriculture et des forêts de la Chambre des communes, ce serait une raison pouvant justifier le Sénat d'avoir, lui aussi, son comité d'agriculture et des forêts.

L'autre comité proposé est celui de l'immigration et du travail. J'allais dire que nous avons été suffisamment renseignés sur ce sujet ; mais, en réalité, le gouvernement, qui a jugé à propos de conclure certains arrangements avec des agents étrangers en vue d'augmenter l'immigration au Canada, a refusé avec persistance de faire connaître les noms de ces agents étrangers avec qui les arrangements conclus sont très irréguliers. Si nous avions un comité d'immigration et du travail, pouvant s'enquérir du fonctionnement des arrangements conclus par le gouvernement relativement à l'immigration, ce serait un avantage pour le public ; mais il est probable que, si notre comité essayait de s'enquérir des points sur lesquels j'ai appelé l'attention, il serait accueilli comme l'a été le comité d'agriculture des Communes, c'est-à-dire, par un refus net de fournir les renseignements demandés et que le public a certainement le droit d'exiger, et le gouvernement pourrait, peut-être, donner pour excuse que les agents en question préféreraient se couper la gorge plutôt que de laisser connaître leurs noms. Je ne sache pas qu'un comité du Sénat pourrait obtenir sur ces contrats d'immigration des renseignements plus satisfaisants que ceux obtenus par le comité de la Chambre des communes.

Puis, on nous demande un comité pour étudier les questions relatives à nos relations commerciales. Je dois féliciter mon honorable ami de la manière dont il a traité le présent sujet devant le Sénat. J'ai eu l'honneur d'organiser, moi-même, le ministère chargé de cette branche de l'administration. J'adoptai alors le principe si bien défendu, ici, par mon honorable ami et dont il désire une application de plus en plus étendue. Sous ce rapport, je partage entièrement son avis ; mais je ne sache pas qu'il faille nommer un comité pour atteindre le but de mon honorable ami. L'ex-ministre de l'Intérieur a prononcé, il y a quelques jours, dans les Communes, un discours sur l'opportunité d'augmenter le nombre de nos agents commerciaux sur les différents points du monde, et ce discours m'a convaincu plus que jamais de la nécessité de ces agents. L'auteur de ce discours a demandé avec instance d'appliquer le plus possible cette politique qui fut inaugurée, il y a quelques années, et continuée par le gouvernement actuel sous la direction du ministre de l'Industrie et du Commerce ; mais l'auteur de ce discours est allé plus loin. Il a paru vouloir déprécier considérablement le travail fait par ceux qui représentent le Canada au dehors, soit dans les possessions britanniques, soit dans les pays étrangers. Sous ce rapport je diffère entièrement d'opinion avec lui. Ceux qui se sont intéressés au développement de notre commerce avec les pays étrangers et les possessions lointaines de l'empire britannique, et qui ont lu attentivement les rapports faits par nos différents agents, doivent tirer une toute autre conclusion. Prenez, par exemple, les rapports faits par M. Larke, agent nommé par moi dans les Nouvelles-Galles du Sud, en Australie, lorsque j'étais ministre du Commerce. Je rappellerai aussi le rapport fait par M. Ross, natif de la Nouvelle-Ecosse, et nommé par le gouvernement actuel à la fonction d'agent commercial et dont le centre d'action est à Melbourne, et je doute que des diplomates versés dans la diplomatie pussent rendre un plus grand service ; faire un plus grand bien, ou déployer de plus grands talents et plus d'habileté comme représentant de nos intérêts manufacturiers que ne l'ont fait ces deux agents. Je mentionne

particulièrement ces deux noms et je pourrais aussi citer les rapports d'agents d'autres pays ; mais il faudrait faire un pas de plus dans l'intérêt du Canada. Notre gouvernement pourrait s'entendre avec le gouvernement anglais pour mettre les agents du Canada en relation étroite avec les consuls britanniques des différentes parties du monde, et avec les ministres britanniques accrédités auprès des gouvernements étrangers. L'opinion que je me suis formée sur ce sujet peut s'exprimer en très peu de mots. Je ne suppose pas un seul instant qu'il nous soit possible de conférer à ces agents le même pouvoir et la même autorité que le gouvernement anglais confère, lui-même, à ses représentants ; mais l'on pourrait conclure un arrangement en vertu duquel l'agent du Canada pourrait être placé en relation étroite avec le ministre anglais —disons à titre d'exemple, le ministre britannique accrédité à Washington où une agence générale et permanente pourrait être établie. Lorsqu'une question commerciale serait soulevée devant le Congrès, ou serait agitée par un membre de l'une ou de l'autre Chambre du congrès, notre agent pourrait se mettre immédiatement en communication avec le ministre résident anglais, et lui représenter jusqu'à quel point cette question intéresse l'industrie et le commerce du Canada. Il ne faut pass'imaginer un seul instant qu'un ministre venant d'Angleterre, soit en état de saisir aussi parfaitement qu'un représentant canadien l'effet qu'un mouvement commercial dans les Etats-Unis pourrait produire sur les intérêts commerciaux du Canada. Si, toutefois, le représentant canadien était revêtu de l'autorité requise, et si le ministre anglais était autorisé à consulter l'agent canadien sur toutes les questions intéressant le Canada, un grand bien résulterait de cette combinaison. Le commerce du Canada en profiterait considérablement et cet arrangement aurait pour effet d'entretenir les relations amicales que nous devons nous efforcer d'établir entre deux pays voisins comme le sont les Etats-Unis et le Canada. C'est une simple suggestion que j'ose faire au gouvernement, et je la considère comme très importante.

Je suis d'avis qu'elle devrait être prise sérieusement en considération. Je le répète, il importe que les agents commerciaux du Canada soient en relations plus étroites qu'elles ne le sont actuellement avec les ministres résidents britanniques accrédités dans les diverses capitales, ou dans les diverses parties du monde. Supposé que nous eussions eu en Allemagne un agent habile, intelligent et comprenant bien les besoins du Canada, lorsque le parlement allemand adopta des lois hostiles aux intérêts commerciaux du Canada, et que cet agent eût pu signaler ces besoins au ministre anglais, ce dernier, à son tour, eût pu communiquer avec les autorités allemands et leur faire comprendre l'effet que leur politique commerciale produirait sur leur propre commerce comme sur le nôtre. Notre agent eût pu dans cette circonstance donner au ministre britannique les renseignements qu'il possédait, et il aurait pu ainsi prévenir dans une très grande mesure le refroidissement d'amitié qui s'est produit alors entre l'Allemagne et le Canada par suite de l'adoption par le Canada des clauses de notre tarif accordant un traitement privilégié à la mère patrie. Je pourrais mentionner plusieurs autres exemples faisant voir les grands avantages que nous pourrions tirer de l'adoption d'une politique comme celle que j'indique présentement. J'aimerais à répéter simplement ce que j'ai dit au commencement de mes remarques, et à féliciter le ministre de l'Industrie et du Commerce s'il était présent ici aujourd'hui, du fait qu'il n'a pas seulement continué ; mais aussi développé considérablement la politique commerciale inaugurée par l'ancien gouvernement.

Un autre sujet mentionné dans la motion est la nomination d'un comité permanent pour étudier les explorations géologiques et minérales faites en Canada. Or, nous avons déjà un bureau géologique dont les officiers sont envoyés, tous les ans, d'une extrémité à l'autre du pays. Ces officiers emploient leur temps dans les différentes parties du pays pour acquérir cette connaissance que mon honorable ami (l'honorable sénateur de Middlesex) voudrait faire acquérir par un comité spécial du Sénat. Les rapports du bureau géologique sont publiés tous les ans, ou tous les deux ans, dans un très gros volume que

peuvent consulter tous ceux qui désirent obtenir des renseignements en matière de géologie ou de minéralogie.

Puis, la motion demande un comité des routes de transport au bord de la mer et aux havres. C'est probablement l'un des plus importants sujets qui doit être étudié par le gouvernement actuel ou par tout autre gouvernement qui lui succèdera. Le succès du développement du Nord-Ouest; l'établissement de facilités pour atteindre les ports océaniques et obtenir ainsi tous les avantages à tirer de débouchés pour l'écoulement de nos produits sur les marchés d'Europe dépendent dans une grande mesure des moyens de transport. C'est un sujet qui relève particulièrement du ministère de l'Industrie et du Commerce, et le gouvernement actuel lui a donné une grande attention. Puis, indépendamment de cette attention du gouvernement, nos diverses chambres et organisations commerciales, ont, de leur côté, dans toutes les provinces, consacré beaucoup de leur temps et de leur attention à ce sujet. Quant à la question de savoir si l'énorme dépense qu'impose la construction du chemin de fer national transcontinental doit réaliser cet objet, j'en doute beaucoup, parce que le coût du transport par cette route sera nécessairement si élevé, qu'il absorbera une grande partie de la valeur de l'article transporté. Espérons, toutefois, que mes prédictions ne se vérifieront pas.

Viennent ensuite les explorations côtières et de la marine marchande. Voilà encore un sujet qui est du domaine du ministère de la Marine, et c'est ce ministère qui doit s'en occuper. La motion mentionne ensuite les arts industriels et les expositions, sujet sur lequel mon honorable ami, de l'Acadie, a consacré quelque temps cette après-mide. Cette question ne relève absolument d'aucun département en particulier, et elle pourrait être avantageusement confiée à un comité spécial.

Viennent ensuite l'hygième publique et l'inspection des substances alimentaires. N'avons-nous pas déjà un ministère qui est spécialement chargé de s'occuper de ce sujet? Puis, il en est de même des édifices et terrains publics disséminés dans le pays. Si nous consultons les crédits votés à toutes les sessions du parlement, et faisons l'addition de toutes les sommes dépensées follement, durant les dernières années, pour l'érection d'édifices publics ne rapportant aucun revenu, et pour la construction de havres et de quais, où dans plusieurs cas, il n'y a pas même d'eau, il est évident qu'un comité des édifices et terrains publics, comme celui que demande la motion, pourrait rendre de précieux services. Supposé que ce comité fît un rapport comme l'a fait la commission du service civil, quel avantage résulterait-il de ce rapport? Le rapport de la commission du service civil a eu pour résultat la nomination d'une commission royale pour s'enquérir des allégations et des insinuations faites par la commission nommée pour s'enquérir des conditions dans lesquelles se trouve le service civil.

Nous avons, en effet, ce précédent des plus extraordinaires—et je doute que les annales de la législation anglaise ou de celle des pays étrangers, rapportent rien d'analogue—qu'un gouvernement nomme une commission pour faire une enquête et un rapport sur un certain sujet, et que, une fois ce rapport reçu, une autre commission royale est nommée pour s'assurer si la première commission a dit la vérité ou non. En effet, voilà à quoi se réduit réellement ce qui a été fait. Cette commission (la première)—d'après le passage de son rapport cité dans l'arrêté du conseil, déposé aujourd'hui sur le bureau du conseil, a mis au jour certaines irrégularités commises par certains fonctionnaires. Le rapport de cette commission insinue même que certains fonctionnaires se sont fait payer des commissions ou pots-de-vin. Et puis, après la publication de ce rapport, le gouvernement a chargé un juge (le juge Cassels) de s'assurer si ces accusations sont fondées. Si le juge Cassels, en qui j'ai une entière confiance, parce que je connais son passé honorable, fait un rapport jetant du louche sur les opérations d'un ministère quelconque, ou sur la véracité de quelque ministre de la Couronne, nommera-t-on une autre commission pour s'assurer si le juge Cassels a fait ou non le rapport qu'il devait faire? Telle est réellement la position. L'enquête faite sur le rapport de la commission du service civil créé un précédent

que les gouvernements futurs n'invoqueront certainement pas, du moins telle est mon opinion. Selon moi, les nouveaux comités demandés par la motion, rendront, sans doute, de grands services si leurs membres consacrent leur temps et leur attention à l'étude des sujets qui leur seront soumis et leurs rapports profiteront beaucoup à ceux qui les liront. Mais la question est de savoir si les nouveaux comités en question pourront faire quelque chose de plus que les commissions nommées dans le passé, ou s'il est désirable que de nouveaux comités permanents soient nommés pour remplir des fonctions appartenant à chaque ministère ou division administrative du gouvernement, puisque ,après tout, tel sera le rôle de ces nouveaux comités. L'objet est de charger les sénateurs de travaux dont ils n'ont pas en à s'occuper jusqu'à présent; mais ces comités pourront-ils exécuter ces travaux mieux que ne l'ont fait dans le passé les commissions nommées spécialement pour cet objet? Pourront-ils faire de meilleurs rapports que ceux déposés dans le passé devant le Sénat et les Communes par les commissions que je viens de mentionner—commissions composées d'hommes qui ont donné une attention spéciale aux différents sujets qu'ils étaient chargés d'étudier. Voilà l'opinion que je me forme sur ces nouveaux comités. Il ne m'appartient pas de dicter à l'honorable secrétaire d'Etat ce qu'il doit faire; mais, d'après ce que j'ai pu comprendre, il a—bien que très faiblement—suggéré à l'honorable auteur de la motion de se contenter de la présente discussion, sans exiger la mise aux voix de sa proposition. C'est ainsi que j'ai interprété ses paroles, et c'est ce que j'aurais fait moi-même, si j'avais occupé sa position. Cpendant, si l'honorable auteur de la motion est d'avis que celle-ci doit être adoptée en entier ou même partiellement, je ne voterai certainement pas contre elle. J'ai exprimé mon opinion sur les fonctions qui appartiennent uniquement et entièrement au gouvernement ou à chaque chef de ministère, et je voudrais qu'il n'y eût rien de changé sous ce rapport.

L'honorable M. CLORAN : Je n'ai pas l'intention de faire un discours sur la présente motion, mais je dirai simplement quelques mots en réponse à la critique faite par l'honorable sénateur de Hastings (sir Mackenzie Bowell), ex-leader du Sénat et ex-premier ministre du Canada, sur l'attitude prise par le gouvernement relativement à cette très importante question de la réforme du service civil. Je suis sûr que tous ceux qui liront ses remarques sans voir la contre-partie, seront portés à croire que le gouvernement a commis durant les dernières vingt-quatre heures, une contradiction et une injustice à l'égard de la commission du service civil nommée pour étudier la question de la réforme du service civil; ainsi que pour s'enquérir de la manière dont les différents ministères fonctionnaient—le but visé étant plutôt le travail administratif des fonctionnaires subalternes que celui des ministres. L'honorable sénateur de Hastings, nous a laissé, ou a voulu nous laisser sous l'impression que le gouvernement avait pris une attitude injuste, contraire à l'usage et sans précédent dans les annales de la législation anglaise, parce que, après avoir obtenu un rapport de la première commission, le gouvernement désirerait maintenant défaire tout le travail qu'elle a fait. Voilà l'impression qui restera après avoir lu les remarques de l'honorable sénateur de Hastings, lorsqu'elles seront rapportées par les journaux du pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Mais les journaux ne les publieront pas.

L'honorable M. CLORAN : J'espère qu'ils les publieront, parce je tiens à ce que les deux côtés de la question soient soumis au public. Si l'honorable sénateur de Hastings s'était donné la peine d'approfondir davantage la question, il se serait aperçu que le gouvernement n'avait aucunement l'intention de porter atteinte aux résultats de l'enquête faite par la commission. Le rapport de celle-ci est encore intact et restera intact. Le gouvernement, en nommant, en vertu d'une commission royale, M. le juge Cassels, a voulu que ce dernier compléta l'enquête commencée ; mais il n'entreprend aucunement de détruire ou même d'atténuer l'effet du rapport de la première commission. L'objet du gouvernement en nommant le juge Cassels est tout simplement de chercher ceux des fonc-

tionnaires publics qui ont commis des actes malhonnêtes dans les ministères ; de tâcher de découvrir à qui l'on doit attribuer les faits répréhensibles signalés dans le rapport de la première commission. Celle-ci a fait un rapport basé sur des faits et portant que certaines branches du service public ont été administrées malhonnêtement ; que l'administration des affaires publiques est faite d'après une méthode vicieuse, et qu'elle est entachée d'extravagances. Telle est la conclusion du rapport de la première commission ; mais cette commission a-t-elle fait connaître les noms des coupables ? Son rapport dit-il que le coupable est le ministre, lui-même ; ou son sous-ministre, ou les comptables d'un certain ministère ? Le rapport de cette commission accuse-t-il les acheteurs ou d'autres personnes chargées de l'emploi de deniers publics ? Non ; le rapport de la première commission ne précise rien. Sa conclusion porte simplement une accusation vague basée sur l'ensemble des faits. Puis, quel est l'objet de la seconde commission ? Son objet est tout simplement de trouver les coupables, s'il y en a, et le Sénat et le pays peuvent être assurés qu'aussitôt que les personnes responsables des fautes rapportées par la première commission seront découvertes, leurs têtes tomberont dans le panier. Voilà tout ce que l'on doit attendre de la seconde commission. Son objet n'est pas d'appuyer le rapport de la première commission. Son objet est d'obtenir des preuves suffisantes pour mettre en accusation ceux qui le méritent et déterminer l'accusation à porter contre eux. Si des ministres sont trouvés coupables, ils seront punis ; si les sous-ministres sont les coupables, ils seront également punis, et ainsi de suite. Je me suis levé simplement pour faire ressortir l'injustice qu'il y a de blâmer l'attitude prise par le gouvernement à l'égard de la première commission royale. Cette critique a pour objet d'empêcher le public de croire que le gouvernement est déterminé de réprimer la malhonnêteté dans les bureaux de l'administration, si malhonnêteté il y a, et il me semble qu'un homme occupant la position d'un ex-premier ministre du Canada, aurait dû apprécier toute la gravité de son accusation ; toute la portée de sa critique et de ses insinuations. Il sied certainement mal à l'un des pères de la confédération ; à un ex-leader du gouvernement d'essayer de jeter un faux jour sur les efforts que fait le gouvernement pour découvrir quels sont les vrais coupables auxquels la première commission fait allusion.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Un amendement étant proposé à ma motion, il m'est permis, je le présume, d'ajouter quelques remarques avant que le vote soit pris. J'ai de l'obligation à l'honorable secrétaire d'Etat de m'avoir fait les concessions qu'il m'a faites, puisqu'il veut apparemment m'allouer quelques-uns des comités dont ma motion demande la nomination, et je remercie aussi l'honorable sénateur de Hastings, des commentaires très favorables qu'il a faits, bien qu'il ait exprimé l'avis qu'une partie des sujets mentionnés dans ma motion ne peuvent être du ressort des comités dont je demande la nomination. Pour résumer ce qui a été dit, ou pour répondre à quelques-unes des suggestions faites, il me faudrait consacrer un temps plus long que celui qu'il convient que je consacre maintenant ; mais permettez-moi de faire observer en premier lieu que, bien que les intérêts de l'agriculture aient été pris en considération par les divers comités de l'agriculture de la Chambre des communes, et bien que ces comités aient fait plusieurs rapports précieux sur ce sujet, il y a dans ces rapports une lacune qui me prouve que l'on a négligé de s'occuper d'un point très important. Je veux parler du rapport qui existe entre les intérêts agricoles et les intérêts forestiers, et c'est ce rapport qui m'a engagé de mettre les forêts à côté de l'agriculture pour le premier comité qui figure sur la liste des nouveaux comités en question. Il y a là, je crois, un sujet d'enquête dont un comité du Sénat pourrait très bien s'occuper sans empiéter sur les attributions d'un ministre, ou sans vouloir usurper aucune des fonctions de ce ministre, et l'enquête que ferait ce comité serait très profitable au pays. Je désire qu'il soit compris, comme je l'ai dit auparavant, qu'en proposant la nomination de ces comités, je ne comprends aucunement que ces comités puissent faire des enquêtes sur l'administration des différents ministères ; ni ai-je le moindre désir

de soulager les ministres d'une partie de la responsabilité qu'ils ont assumée en acceptant les positions qu'ils occupent ; mais les ministres peuvent se trouver surchargés d'occupations et n'être pas capables de surveiller tous les détails faisant partie de leur division administrative. Dans ces circonstances, le Sénat a des loisirs, comme je l'ai déjà dit, et ses membres sont des hommes d'une très grande expérience. Pour ce qui regarde l'agriculture, nous avons parmi les sénateurs une quinzaine de fermiers, et je le répète, nous avons des loisirs. Un ministre à la hauteur de sa position est toujours prêt à recevoir les bonnes suggestions qui lui viennent de quelques quartiers que ce soit. A plus forte raison un ministre sera disposé à recevoir des suggestions du Sénat, qui, comme la Chambre des communes, représente tout le pays. Je me rappelle fort bien que lors des premiers établissements fondés dans le Nord-Ouest, vers l'année 1870, le député de Perth-sud, feu M. Trow, nous rendit de grands services dans la Chambre des communes, par suite des nombreux voyages qu'il avait faits dans l'Ouest. Il put, grâce à l'expérience qu'il avait ainsi acquise, procurer au comité d'agriculture des Communes des renseignements dont nous avions grandement besoin. Nous pouvons trouver des experts dans le bureau administratif des forêts, ou attachés au ministère de l'Agriculture, ou hors du service intérieur des ministères, pouvant fournir des renseignements très précieux. Ces renseignements seraient perdus si nous n'avions pas un comité persuasif, insinuant et persistant pour les recueillir et les publier. La Chambre se rappelle les renseignements précieux obtenus, l'année dernière, relativement à la Baie d'Hudson et au Nord-Ouest. Il y a également des renseignements à obtenir relativement à d'autres sujets. Le champ de la littérature et des sciences est loin d'avoir été entièrement exploré, et il y a nombre de sujets sur lesquels des experts n'ont pas encore été entendus. C'est parce que l'agriculture et les forêts sont liées par des relations étroites que j'ai placé ces deux termes à côté l'un de l'autre dans ma motion. Pour cette raison je serais très satisfait si l'honorable secrétaire d'Etat et la Chambre consentaient à maintenir dans ma motion ce rapprochement de l'agriculture avec la gestion des forêts. Je demande aussi un comité d'immigration et du travail. C'est une question vitale. Nous avons eu à nous en occuper, l'année dernière, à Toronto, principalement par suite du fait que nous fûmes obligés de recourir à l'assistance publique et aux institutions de charité pour trouver les moyens de soutenir plus d'un millier d'indigeants. La plupart de ces malheureux se composait d'immigrants arrivés à une période avansée de la saison et n'ayant pas les moyens de passer l'hiver avec leurs propres ressources. Et puis, il y a cette grande question du travail, si complexe, qui a déjà coûté au pays des millions de piastres. Cette question se rattache à toutes nos industries ; à nos édifices publics aussi bien qu'aux affaires ordinares, et elle pourrait être étudiée avec profit par un comité du Sénat. Le directeur général des postes a été inondé d'éloges de toutes les parties du monde relativement à sa loi de conciliation. Il est possible que les privilèges accordés par cette loi et son utilité peuvent être accrus. Ou bien, est-il possible que nous puissions par de nouvelles études la rendre encore meilleure qu'elle ne l'est ? Je crois que la question d'immigration nous intéresse plus que la question du travail, et je ne vois pas, en présence de ce fait, comment, pendant qu'il nous arrive annuellement 250,000 ou 300,000 immigrants, nous pourrions mettre de côté une question si importante sous tous les rapports. La condition physique et intellectuelle de ces immigrants; le montant d'argent qu'ils apportent avec eux ; leur nationalité, ce sont là tous des sujets qui méritent d'être approfondis par nos agents d'immigration à l'étranger avant l'embarquement de ces immigrants, ou avant de les transporter de leur pays natal jusqu'au Canada. Ce sont là deux questions distinctes ; mais plus importantes que ces deux questions sont celles discutées par l'honorable sénateur de Hastings. Wm Pitt a dit que le commerce d'un pays en est le principe vital, ou le sang nécessaire à la vie du corps. Tous nos efforts doivent tendre à fortifier ce sang. Ce fut le mot d'ordre dans toute l'Angleterre durant la dernière moitié du dernier siècle

particulièrement, et c'est ce mot d'ordre, je le présume, du moins, qui engagea l'Angleterre à s'implanter dans toutes les parties du monde pour y écouler ses produits manufacturés et s'outiller de manière à devenir ce qu'elle est, c'est-à-dire le grand centre commercial ou marché du monde. Le commerce se développe très rapidement en Canada. Mais sommes-nous rendus assez loin ? Je ne le crois pas. Notre organisation a besoin d'un plus grand développement.

L'honorable sénateur de Hastings a organisé, lui-même, notre ministère du Commerce, dont l'importance s'est depuis considérablement accrue. Dans les cinq années qui vont suivre, la besogne de ce ministère va devenir plus du double ou du triple de ce qu'elle est aujourd'hui. C'est une éventualité qui mérite notre attention. Si, quand l'Allemagne a élaboré, il y a quelques années, son tarif portecteur ; ou si, quand la France a élaboré, elle-même, son tarif, nous avions eu à Berlin et à Paris des hommes versés dans le commerce, ils auraient pu se tenir en communication directe avec, disons les ministres des Finances de ces pays, et discuter avec eux les avantages réciproques à attendre de certaines modifications à introduire dans leur tarif respectif. Il est fort possible que nos représentants eussent pu, alors, nous faire admettre par l'Allemagne et la France au nombre des pays favorisés. Nous avons maintenant en Canada un traité avec la France. Ne serait-il pas important, si ce traité est destiné à établir avec la France des relations commerciales plus étroites que celles qui existaient auparavant, qu'au lieu d'avoir deux agents commerciaux à Paris, comme aujourd'hui, nous en ayons une demi-douzaine et plus, et qu'il y eût en France un agent commercial capable de faire connaître au peuple français les avantages à tirer du traité franco-canadien ? Notre pays a certainement un grand avenir commercial. Dans une visite faite aux Antilles, il y a quelques années, je constatai que nous ne faisions pas avec ces colonies la moitié du commerce que nous aurions pu faire. Nous avons subventionné des compagnies de steamers desservant les Antilles et autres îles, et, cependant, ces steamers n'ont pas eu et n'ont pas encore les chargements qu'ils pourraient recevoir. Les Etats-Unis sont aussi pour nous un pays avec lequel nous devons nous efforcer de développer nos relations commerciales. Nos voisins ont l'intention de remanier leur tarif après la prochaine élection présidentielle. Ce remaniement se fera probablement alors. C'est une splendide occasion pour le Canada d'avoir à Washington un homme d'affaires de première classe. Cet homme d'affaires pourrait se mettre en communication avec le comité des banques et du commerce du Sénat, ainsi qu'avec la Chambre des représentants, et se préparer ainsi à tirer parti du remaniement projeté. Nous savons comment lord Elgin négocia, en 1854, le traité de réciprocité. Ceux qui ont lu l'histoire de lord Elgin savent que ce furent ses étroites relations avec la Chambre des représentants des tEtats-Unis qui permirent de négocier avec le gouvernement de Washington le traité que je viens de mentionner. Or, ce que lord Elgin a pu faire, en 1854, nous pouvons le renouveler en 1909, ou en 1910, selon les circonstances. C'est pourquoi j'aimerais beaucoup que la Chambre me concéda le comité des relations commerciales que je lui demande dans ma motion. Il nous faut des débouchés pour nos produits manufacturés. Les exportations de nos fabricants s'élèvent actuellement à $24,000,000 par année. Pourquoi ne pas exporter pour cinquante millions de piastres au lieu de $24,000,000 ? Notre marché de consommation intérieure est limité par une population de six millions d'âmes ; mais les marchés du monde sont aussi les nôtres, si nous nous mettons en état de s'y faire admettre. Nos instruments agricoles et nos produits en fer ont besoin de marchés d'écoulement. Voyons à ce que des facilités commerciales soient établies ; à ce que des marchés soient ouverts au surplus de notre production. A cette fin, il ne faut pas négliger d'encourager le développement de nos grandes industries, afin que les produits de nos fabriques puissent être placés sur les meilleurs marchés du monde. Cette partie de ma motion est, je crois, très importante, et j'espère que la Chambre l'accueillera très favorablement. Quant aux autres parties de ma motion, je ne pourrais que répéter ce que j'ai déjà dit si je m'y arrêtais beau-

coup plus longuement. J'aimerais que l'on m'accordât un comité de l'hygiène publique et de l'inspection des substances alimentaires. Nous connaissons les terribles ravages causés par la tuberculose, et nous n'avons pas encore commencé à faire une étude approfondie de ce sujet. La science peut nous suggérer des remèdes contre cette maladie. Sir Ambrose Wright, d'Angleterre, a fait des découvertes qui, si l'on en tenait compte en Canada, permettraient de sauver des milliers de vies humaines par année. La tuberculose fait mourir, en Canada, je crois, à peu près trois mille personnes par année. Nous faisons, tous les ans, de grands déboursés pour faire venir des immigrants, et, cependant, nos fils et nos filles meurent à droite et à gauche par suite du fait, peut-être, que des remèdes appropriés ne leur ont pas été administrés. Cette question de la tuberculose est nouvelle, et nous n'avons pas un bureau central chargé de l'étudier et de suggérer les moyens d'enrayer la propagation de cette maladie. Je voudrais donc qu'un comité spécial permanent d'hygiène publique et d'inspection des substances alimentaires fût nommé par le Sénat.

L'honorable M. SCOTT : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Quant à l'administration du service civil, elle doit n'avoir aucun caractère politique, comme je l'ai dit déjà. J'ai déjà exprimé l'opinion que les membres du service civil du Canada pourraient être, pour ainsi dire, soumis à un nouvel examen en vue d'inaugurer un système de promotion mis au concours, et l'on devrait, autant que possible, en finir avec la règle de faire de la nomination aux emplois du service civil une question de patronage politique. Mon opinion est parfaitement tranchée sur ce point, et le plus tôt, suivant moi, les gouvernements seront délivrés de ce cauchemar, si je puis m'exprimer ainsi, le mieux ils pourront administrer impartialement les affaires publiques, et le mieux sera administré notre service civil.

Un mot de plus relativement aux édifices et terrains publics. Quand j'ai pris la parole la première fois, je n'ai pu, vu le grand nombre de sujets que j'avais à traiter, rien dire sur les édifices et terrains publics ; mais quelques mots, maintenant, suffiront. Selon moi, il y a sur cette question d'édifices publics, une question d'esthétique à considérer. Il importe de développer le goût qui inspire toute architecture raffinée. Plusieurs honorables membres du Sénat, qui ont parcouru le monde, ont visité les magnifiques cités de Paris et de Berlin—cette dernière étant devenue une cité modèle depuis la guerre de 1870—ainsi que quelques-uns des plus beaux édifices de Florence et de Rome. J'en ai visité plusieurs, moi-même, et j'en ai vu aussi de magnifiques dans la ville de Londres, la grande métropole, ainsi que dans Liverpool et Manchester. Si nous donnions à l'architecture d'un goût élevé la même attention qui est donnée dans la mère patrie, nos édifices publics pourraient être considérablement améliorés. Combien d'édifices construits par le ministère des travaux publics et j'ai même honte, au point de vue de l'architecture, de plusieurs de ces édifices—ont une apparence passable ? Un changement d'architecture s'est opéré depuis quelques années, et comme nous devons dépenser une somme considérable pour la construction de nouveaux édifices publics, pourquoi ne pas exécuter ce travail dans les cités et les villes de manière à faire des nouveaux édifices publics autant de modèles d'architecture.

Une autre remarque à faire sur ce sujet, c'est que nos édifices publics sont parfois rassemblés au milieu d'un voisinage inapproprié, ou au centre d'un bloc où toute beauté architecturale est obscurcie ou cachée par le voisinage. L'on devrait donc voir à ce que tout édifice public devant coûter vingt, trente ou quarante mille dollars, au moins, fût placé sur un emplacement convenable, où il y aurait une avenue conduisant jusqu'à l'entrée principale. De cette façon, un édifice public serait un point d'attraction dans toute cité. Il me semble que le public a droit à ce que cette condition soit remplie pour tout édifice public à construire dans l'avenir. Ce côté esthétique de la question est important. Nous avons pu être absorbés jusqu'à présent par la routine, et concentrer tous nos efforts sur le développement de nos réseaux de voies ferrées et de canaux ; mais l'esprit

a besoin d'être élevé au-dessus du terre à terre de la vie ordinaire. S'il y avait un comité pouvant assigner les architectes du gouvernement fédéral, des échanges d'idées entre les membres du comité et ces architectes pourraient avoir lieu ; ou ils pourraient discuter ensemble les conditions sanitaires des édifices publics et le résultat serait des plus précieux. J'ignore comment les bureaux du service civil sont chauffés durant les vacances parlementaires, et j'ignore aussi quels sont les appareils sanitaires dont on les a pourvus ; mais j'ai entendu dire que ces bureaux sont entièrement dépourvus d'appareils de ce genre, et tels que ceux que requiert le confort des employés aux diverses heures de la journée.

Ce sont là des sujets qui s'imposent à notre attention. La santé des employés publics et l'efficacité de leur service dépendent jusqu'à un certain point de ces questions de détail. Je suis prêt à offrir à l'honorable secrétaire d'Etat un compromis, c'est-à-dire de nommer simplement les trois premiers comités de ma liste, ainsi que les trois derniers ; puis de faire un essai de ces six comités, afin de voir si nous ne pourrions pas obtenir par eux de précieux renseignements pour les sénateurs et pour les ministres.

Or, la publication de ces renseignements dans le pays aurait pour effet d'éclairer le public ; de faire prendre à l'opinion publique une plus saine direction, et d'accroître ainsi l'utilité du Sénat. Si l'honorable secrétaire d'Etat veut bien accepter ma suggestion, je serai heureux de retrancher de ma motion les 4e, 5e, 6e, 7e et 8e comités de ma liste.

L'honorable M. SCOTT : Si l'honorable sénateur désire que je consente à ce qu'il soit ajouté à nos comités permanents un comité d'agriculture et des forêts ; un comité d'immigration et du travail, un comité des relations commerciales du Canada, un comité de l'administration du service civil, un comité d'hygiène publique et de l'inspection des substances alimentaires, un comité des édifices et terrains publics, je dois dire que, pour ce qui regarde l'administration du service civil, s'il a quelques suggestions à faire relativement à cette administration, nous lui aurons de l'obligation de nous les faire connaître par écrit. La commission du service civil, bien qu'elle ait signalé un grand nombre d'imperfections dans l'organisation actuelle de ce service, ne suggère dans son rapport aucun remède, ni n'a préparé un projet de loi destiné à remplacer la loi actuelle.

L'honorable M. LOUGHEED : Lui a-t-on demandé de préparer un bill ?

L'honorable M. SCOTT : La chose ne leur a pas été demandée ; mais elle a préparé un projet de loi sur les pensions de retraite.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Je ne trouve pas à redire au rapport de la commission du service civil, ni à aucune de ses parties.

L'honorable M. SCOTT : Si l'honorable sénateur a quelques suggestions à faire, il peut proposer un supplément à ce rapport, exposant son opinion sur la manière dont, suivant lui, le service civil devrait être organisé ; c'est-à-dire, faisant connaître si le service civil doit être réorganisé en soumettant les nominations aux examens par concours ; ou si le personnel doit être divisé par classes graduées, ou constitué de toute autre manière que son expérience peut lui suggérer.

L'honorable M. POWER : Naturellement, d'après ce qui a été dit par l'honorable secrétaire d'Etat, la motion principale, telle que modifiée, sera adoptée ; mais, en ma qualité de membre de la Chambre, je crois devoir déclarer que je ne l'approuve pas. Nous avons actuellement le même nombre de comités permanents que la Chambre des communes. Nos comités sont des comités d'affaires. Leur objet a un caractère pratique. Nous avons toujours des comités permanents qui sont prêts à s'occuper des affaires ordinaires, et quand la nomination d'un comité spécial pour prendre en considération des sujets comme celui qui s'est présenté, l'année dernière, lorsqu'il s'est agi de faire une étude sur les ressources naturelles du grand ouest et des régions septentrionales du Canada, quand la nomination d'un comité de ce genre, dis-je, est requise, elle est faite, et nous n'avons jamais, dans le passé, senti la nécessité de comités permanents supplé-

mentaires comme ceux que l'on nous propose, aujourd'hui. Nous avons déjà dix comités permanents, et l'honorable sénateur en propose onze nouveaux. Il y a quelque temps, je crus comprendre que cet honorable sénateur avait modifié considérablement ses vues. Il a paru disposé à soumettre la question de savoir s'il est opportun d'augmenter le nombre des comités permanents, à un comité du Sénat. Ce serait, suivant moi, le meilleur moyen de décider cette question. L'un de nos comités permanents, ou un comité spécial, pourrait être chargé d'étudier la question de savoir quels comités devraient être ajoutés au nombre actuel de nos comités permanents. La motion principale, telle que modifiée, ajoutera six comités permanents au nombre actuel de nos comités permanents, et cela sans aucune raison sérieuse, selon moi, à l'appui de cette proposition, ou sans aucune nécessité, et il vaudrait beaucoup mieux, au point de vue pratique, renvoyer cette question à un comité spécial, comme je viens de le dire.

L'hon. M. SULLIVAN : Je ferai remarquer que ces nouveaux comités permettront d'occuper tous les honorables sénateurs qui se sont plaints jusqu'à présent de ce qu'ils étaient laissés de côté dans la formation des divers comités permanents.

L'honorable M. POWER : Nous n'avons pas présentement à nous occuper de ce point.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : L'honorable secrétaire d'Etat devrait proposer un amendement portant que certaines parties de la motion principale soit retranchée.

Le PRESIDENT : L'honorable auteur de la motion principale peut, du consentement de la Chambre, modifier sa motion.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Dans ces circontances, je ne suis pas prêt à mettre obstacle de quelque manière que ce soit à ce qu'il l'amende dans le sens indiqué.

La moition principale est modifiée dans le sens indiqué par l'honorable secrétaire d'Etat, et adoptée sur division.

L'honorable M. McKAY (Truro) : Sera-t-il nécessaire d'adopter une motion à l'effet d'augmenter le nombre actuel des comités permanents ?

L'honorable M. SCOTT : La présente proposition est inscrite, depuis très longtemps, sur le feuilleton, et l'honorable sénateur de Middlesex a offert un compromis. J'ai cru qu'il valait mieux, l'opinion qui m'a paru prévaloir dans le présent débat, accepter le compromis ; mais je ne crois pas, moi-même, que ces nouveaux comités soient jamais une cause très sérieuse d'embarras, parce que vous ne trouvez, si je ne me trompe, aucun sénateur consentant à entreprendre les travaux destinés à ces comités, ou qu'aucun avantage spécial ne résulte de la nomination des six nouveaux comités ajoutés au nombre actuel des comités permanents.

L'honorable M. LOUGHEED : Quand vous proposez-vous de nommer ces nouveaux comités ?

L'honorable M. CASGRAIN : Lors de la prochaine session.

"SASKATCHEWAN POWER COMPANY" (BILL DE LA.)

TROISIEME LECTURE.

L'honorable M. CASGRAIN : J'ai proposé l'adoption des amendements faits par le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports au bill (O) intitulé : " Loi constituant en corporation la compagnie dite The Saskatchewan Power Co."

Le principal amendement au bill en retranche l'article conférant à la compagnie le pouvoir de faire des expropriations. Le bill a été renvoyé à un sous-comité, et le sous-comité a rédigé un long article autorisant seulement la compagnie à faire des expropriations sous certaines conditions et avec un permis de la cour. Après que les plans auront été préparés et dûment approuvés par la commission des chemins de fer et le ministère des Chemins de fer et Canaux, et après qu'avis aura été donné dans la presse pendant cinq semaines consécutives, alors sur demande faite à un juge, la cour pourra autoriser la compagnie à faire exproprier la propriété dont elle aura besoin. En vertu d'une autre disposition le droit d'en appeler du décret rendu par le juge est accordé.

Quant aux autres amendements, ils sont peu importants.

La motion est adoptée, et le bill est alors lu une troisième fois et adopté en vertu de la suspension de la règle.

"ONTARIO MICHIGAN POWER CO."

REMISE DU RAPPORT DU COMITE.

L'ordre du jour est la

Prise en considération du rapport du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports sur le bill (X) intitulé: Loi constituant en corporation la compagnie dite "The Ontario Michigan Power Company".

L'honorable M. CASGRAIN : Je propose l'adoption du rapport qui se lit comme suit :

Votre comité recommande que le bill ne soit pas adopté, vu que les pouvoirs demandés par le bill tombent sous la juridiction législative de la province d'Ontario.

L'honorable M. BOSTOCK : Quelques sénateurs voulant prendre la parole sur le présent bill sont absents, et je demande à l'honorable sénateur de suspendre ce rapport.

L'honorable M. BAIRD : Ce rapport devrait être suspendu jusqu'après l'ajournement.

L'honorable M. CASGRAIN : Rien ne s'oppose à ce qu'il soit suspendu jusqu'au 7 mai.

L'ordre du jour est rescindé et réinscrit dans le bulletin des travaux du 7 mai.

REFORME DU SENAT.

RETRAIT DE L'ORDRE DU JOUR.

L'ordre du jour est la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. McMullen.

Que, vu l'agitation relative aux services rendus par le Sénat comme formant partie de notre système législatif et la critique faite tant en Parlement que dans la presse au sujet des nominations à cette Chambre:

Il est désirable, de l'avis de cette Chambre, que la question du mode de nomination et de la durée du terme pour lequel ces nominations seront faites à l'avenir, soit prise en délibération et ce système remodelé",—et sur la motion en amendement de l'honorable M. David, que tous les mots après "Que", dans la motion principale, soient retranchés et remplacés par ce qui suit:—"le Sénat, tout en ne désirant pas se prononcer finalement sur les projets de réforme nombreux et variés qui ont été proposés et discutés relativement au Sénat, cependant, en vue des différences d'opinion sur la question, et jusqu'à ce que ces projets aient eu le temps d'être mûris, croit qu'il est opportun de déclarer qu'il est désirable, en vue d'augmenter l'efficacité du Sénat, qu'un plus grand nombre de lois soient présentées dans cette Chambre, qu'un plus grand nombre de ministres de la couronne y aient leur siège, et que chaque ministre puisse personnellement présenter et défendre les mesures du gouvernement sur le parquet de cette Chambre",—et aussi l'amendement de l'honorable M. Béique à l'amendement proposé par l'honorable M. David:—

Que tous les mots dans l'amendement après le mot "suit", soient retranchés et remplacés par les suivants:—"par suite des objections très sérieuses qui ont été soulevées relativement aux différents systèmes de réforme qui ont été suggérés par des membres de cette Chambre individuellement, et en vue des différences considérables d'opinions exprimées sur cette question, la constitution actuelle du Sénat paraît être, somme toute, celle qui convient le mieux à ce pays.

"Que, de plus, afin que cette honorable Chambre puisse fournir la pleine mesure de son utilité, il est grandement désirable que des mesures soient prises pour la tenir occupée d'une manière plus constante et pour soulager la Chambre des communes d'une partie de ses travaux et ainsi abréger les sessions du Parlement."

L'honorable M. SULLIVAN : Ce sujet, je regrette de le dire, n'a pas été traité par le Sénat avec toute l'attention qu'il mérite. C'est une résolution que tout sénateur doit étudier et sur laquelle il doit exprimer son opinion. Il est nécessaire que chacun de nous fasse connaître sa pensée sur ce qui en fait le sujet, qu'elle soit opportune, ou non, puisqu'elle est soumise au Sénat. Je suis opposé à ce que ce mot "réforme", soit appliqué au Sénat, parce que la constitution du Sénat n'a aucunement besoin d'être réformée. On pourrait, peut-être, proposer quelques modifications sur certains détails ; mais il n'y a rien qui justifie le mot "réforme". C'est un mot répandu dans tout le pays, et il est regrettable qu'il soit employé même dans le Sénat. Cette Chambre haute que nous appelons le Sénat fut créée par les pères de la confédération ; par des hommes d'Etat dont la sagesse et l'expérience les rendaient aptes à traiter une question de cette nature et à créer un organisme législatif destiné à traverser les âges. Ils avaient devant les yeux un modèle. Ce modèle correspondait à l'organisme que l'on voulait établir et qui se rapproche plus du principe monarchique que de tout autre principe. Ils avaient donc sous les yeux le meilleur exemple qui put leur être offert.

Les pères de la confédération prirent donc pour modèle la Chambre des Lords d'Angleterre. Aucun autre pays du monde ne possède un corps délibérant, une branche du parlement de la nature de la Chambre des Lords d'Angleterre. Son histoire qui remonte à une époque antérieure à l'établissement de la Chambre des communes est des plus intéressantes et des plus importantes. Elle dût son origine au système féodal. Ce fut, au début, le principal corps délibérant et le principal conseiller du souverain.

Il devint nécessaire de trouver un contrepoids contre les exactions et la tyrannie de certains monarques. Ce contrepoids fut trouvé dans l'église dirigée par l'archevêque de Canterbury—Stephen Langton, et dans le corps des barons. Le résultat de cette ligue—l'un des plus importants dont l'histoire fasse mention—fut la promulgation de la grande charte. Le deuxième pas vers la création d'un parlement fut fait par le célèbre Simon De Montfort qui avait été le concierge du roi. Il convoqua pour la première fois un parlement composé de représentants et de délégués des bourgs, des cités et des grandes villes. Ce furent des représentants de comtés et les membres du premier parlement régulier qu'eut l'Angleterre. Je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur l'histoire de cette institution représentative. Qu'il me suffise de dire que la Chambre des Lords s'est maintenue depuis cette époque lointaine jusqu'à nos jours. Elle a toujours occupé la même position de premier conseiller du roi, et la couronne a toujours reçu tout son appui. Celui qui s'imaginerait pouvoir trouver parmi les intitutions représentatives du monde certains traits pouvant suggérer un moyen d'améliorer la constitution de la Chambbre des Lords serait dans une profonde erreur. C'est une des raisons pourquoi je crois devoir dire quelques mots dans la présente occasion, parce que je me suis donné, moi-même, la peine de parcourir l'histoire des institutions représentatives de divers pays tels que l'Allemangne, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Prusse, la Suisse, la Suède, la Norvège et la Russie. Les Etats-Unis et l'Angleterre ne sont pas mentionnés dans les ouvrages que j'ai consultés. L'histoire des pays que je viens de nommer fait voir qu'ils ne possèdent pas un corps législatif comparable à la Chambre des Lords. Je connais la constitution des Etats-Unis, et je n'hésite aucunement à dire qu'elle ne contient rien que le Canada ait besoin de copier. La république suisse est une des plus pures démocraties qui existent ; mais sa constitution ne contient rien, non plus, qui puisse nous suggérer quelque réforme que ce soit dans la constitution du Sénat canadien. Cette constitution est probablement plus conforme à tous les progrès politiques accomplis que ne l'est toute autre institution publique. La Chambre des Lords a toujous été très attachée au roi. Elle fut son conseiller ; elle lui fournissait les fonds dont il avait besoin pour ses armées ; ainsi que des généraux pour commander celle-ci et des amiraux pour ses flottes de guerre. La Chambre des Lords a plus contribué au revenu public et à la direction des affaires publiques que tout autre corps. Dans les déclarations de guerre, le roi s'est appuyé sur ses conseils, et les plans de campagnes ont ont été aussi soumis à son contrôle. Tel est le rôle qu'elle jouait jusqu'à ce que l'administration des deniers publics fut confiée à la Chambre des communes. Je tiens à lire, ici, quelques lignes concernant la Chambre des Lords. Voici ce que dit sur cette Chambre Pike :

> Elle (la chambre des lords) a vécu de la vie de la nation et s'est développée avec celle-ci. En somme, l'augmentation du nombre de ses membres et sa règle de conduite furent toujours le reflet de la pensée nationale. Si les descendants de quelques-unes des maîtresses de Charles II représentent les déréglements de la restauration, et si les descendants de quelques-uns des pairs créés depuis cette époque représentent les intrigues politiques plutôt qu'une intégrité rigoureuse en matière politique, c'est parce que l'opinion publique n'a pas toujours été d'une humeur puritaine, et parce que la nation n'a pas toujours exercé un discernement judicieux dans le culte qu'elle a rendu à ses héros.

La modèle d'après lequel le Sénat canadien a été constitué est d'une perfection qu'il est impossible d'améliorer. Plusieurs ont vanté le Sénat des Etats-Unis. Eh bien ! j'admets que c'est une organisation utile ; mais il ne s'est pas maintenu à la hauteur qu'il avait au début de son existence. La Chambre des représentants au Congrès de Washington, lorsque fut fondée le république des Etats-Unis, attira dans

son sein plus de talents que ne le fit le Sénat de cette république ; mais ce Sénat a attiré à lui, depuis quelques années, plus d'hommes d'Etat habiles et des juristes plus éminents que la Chambre des représentants, et cela parce que l'attention publique a fini par se porter vers le Sénat et l'on a confié à ce dernier plus de questions importantes que dans l'autre Chambre. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de m'étendre longuement sur tout autre pays pour chercher une autre comparaison. Si la constitution du Sénat canadien reste calquée sur celle de son modèle, la Chambre des Lords, le Canada continuera d'être un pays progressif et figurera toujours au premier rang. Le Sénat canadien, si la chose était réalisable, devrait être meilleur encore qu'il ne l'est ; mais, selon moi, il l'emporte en perfection sur toute autre institution politique du continent américain. Si l'on étudie à fond la nature de la constitution de notre Sénat, l'on constate qu'elle est d'un caractère particulier, et qu'elle diffère de celle de tous les autres corps législatifs du monde. C'est pourquoi, si nous l'amendons, il faut tirer du nouveau en nous-mêmes et ne pas chercher ailleurs le remède dont nous avons besoin. On a beaucoup parlé du mandat à vie des sénateurs. Il vaudrait peut-être mieux fixer une limite d'âge. Je ne préconise pes, cependant, ce changement ; mais si une limite d'âge était fixée, il faudrait qu'elle fût de 75 à 80 ans. L'exemples de membres du Sénat, dont l'habileté semblent s'accroître en avançant en âge, ne saurait être appliqué à la moyenne des hommes publics. Cet exemple appartient aux cas exceptionnels, et les membres de tout corps législatif ne sauraient être tous du même âge.

Quand on a atteint, disons, 70 ans, nous entrons dans cette période de la vie que j'appellerai le commencement de l'involution. Aussitôt que cette évolution cesse l'involution commence, et le corps humain perd constamment de sa force, bien que nous ne nous apercevions pas toujours de ce déclin. Nous avons un remarquable exemple de conservation de vigueur dans mon honorable ami (l'honorable sir Mackenzie Bowell) qui a toujours été si bon pour moi dans toutes les occasions. En faisant les nominations au Sénat il faut prendre soin de choisir seulement des hommes d'un bon caractère, possédant une bonne éducation moyenne, et d'une bonne extraction. La naissance importe autant à l'être humain qu'à l'animal domestique. C'est pourquoi je porte attention à ce détail. De même, il faut tenir compte des antécédents d'un homme, ainsi que de son âge qui doit le mettre au-dessus des caprices et exécitations de la jeunesse. Le candidat à la fonction sénatoriale devrait être âgé de 40 ans et plus, et s'il est mis à la retraite à l'âge de 70 ou 75 ans, je ne crois pas que l'on doive y trouver à redire. Quant au cens d'éligibilité exigé du sénateur, l'on ne saurait en établir un meilleur que celui qui existe. Si vous étudiez l'histoire des corps électifs, vous constatez que tant que le cens d'éligibilité d'un sénateur est réservé à un petit cercle d'hommes, le choix peut se faire parmi de bons candidats; mais si vous agrandissez le cercle et réduisez la qualité en augmentant le nombre des hommes éligibles pour la charge de sénateur, vous ne pouvez faire un aussi bon choix. D'un autre côté, vous ne pouvez améliorer l'électeur qui choisit les sénateurs—cet électeur étant le premier ministre lui-même. Ce dernier doit être du reste, comme il l'a toujours été en Canada—et quel que soit le parti au pouvoir, un homme doué d'un bon sens commun, disposé à ne rien faire qui soit de nature à nuire au pays, et à n'élever au Sénat que des hommes ayant des idées libérales, des hommes exempts de tout préjugé, de toute bigoterie, et particulièrement, de toute bigoterie politique. Le changement qui s'est opéré dans le Sénat, durant ces dernières années—changement qui a fait passer la majorité d'un parti politique au parti politique opposé—a étonné par suite du court espace de temps dans lequel ce changement s'est fait. Quand le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, le parti conservateur avait une majorité considérable dans le Sénat. Cependant, le nouveau gouvernement, représenté dans le Sénat par des hommes tels que sir Oliver Mowat et l'honorable M. Mills n'eût aucune peine à faire ratifier ou adopter ses mesures. A cette époque, il y avait aussi dans le Sénat deux autres influences prépondérantes. C'étaient celles de l'honorable secrétaire d'Etat actuel (l'ho-

norable M. Scott) et l'honorable sénateur de Halifax (l'honorable M. Power). Tous ceux qui obtenaient le concours de ces deux influences pouvaient faire adopter par le Sénat tout ce qu'ils voulaient. Ce fait démontre qu'il n'est pas difficile de faire prévaloir le sens commun dans le Sénat tel qu'il est actuellement constitué. Je ne veux pas dire que le parti conservateur monopolise les bonnes qualités, les aptitudes qu'il faut avoir pour être bons sénateurs, mais je constate les faits pour faire connaître le résultat obtenu de la constitution actuelle du Sénat, et je défie qui que ce soit de me dire que la majorité conservatrirce du Sénat ait jamais adopté ou rejeté un bill sans tenir compte de sa nature et des intérêts publics et privés. L'une des objections soulevées contre le Sénat, c'est que ses membres sont tous des partisans politiques. Si le choix des sénateurs est judicieusement fait, on ne saurait redouter leur partisannerie, parce qu'ils ne seront pas assez ignorants pour exercer un pouvoir arrogant et despotique dans le Sénat. Tout homme reconnu comme disposé à exercer un pareil pouvoir ne devrait jamais être élevé à la fonction de sénateur. J'ai toujours demandé qu'un esprit d'indépendance prévalut dans le Sénat. Quand un homme est nommé au Sénat, il ne doit pas être l'esclave d'un parti politique. Il peut avoir ses préférences politiques sans être, à proprement parler, un partisan politique. On a demandé : " Comment peut-il se dépouiller de son esprit de parti ? " Je réponds : " Comment un juge peut-il, lui-même, s'en dépouiller ? " Si des hommes doués d'un bon caractère sont élevés au Sénat, il sera toujours facile d'obtenir d'eux l'adoption des lois que requiert l'intérêt public, ou privé, quel que soit le parti qui les propose. Le Sénat devrait être maintenu sous sa présente constitution qui laisse au premier ministre le soin d'en recruter les membres destinés à remplacer ceux qui disparaissent. Le Sénat doit être constitué dans son ensemble d'après un principe se rapprochant autant que possible de la constitution de la Chambre des Lords qui est le corps législatif le plus glorieux et le meilleur qui existe dans le monde. Je n'éprouve pas, cependant, une estime sans mélange pour cette haute et auguste Chambre. C'est cette même Chambre qui s'obstine à rejeter toute proposition de loi rendant justice à la nation irlandaise; mais cela ne m'empêche pas de lui accorder ce qui lui est dû. Vous ne sauriez trouver dans le monde entier des hommes plus sociables, plus estimables et honorables que les lords d'Angleterre. Le lord anglais est le type du gentilhomme par excellence. Le peuple ne le déteste pas, et pourquoi? Parce que les lords sont réellement les meilleurs protecteurs, les meilleurs amis de la nation britannique. Si quelques-uns d'eux se trompent, il ne faut pas attribuer ce fait à l'intention; mais à toute autre cause secondaire. Il n'y a pas d'homme plus dur que l'anglais qui est votre ennemi. De même qu'il n'y a pas de meilleur homme sur la terre s'il est votre ami, et je puis donner comme exemple mon honorable ami qui siège à côté de moi (l'honorable sir Mackenzie Bowell). Ce serait une chose fatale que de porter atteinte au pouvoir conféré au premier ministre du Canada de faire le choix des sénateurs, et j'ai dit comment ce pouvoir doit être exercé, si l'on veut que la constitution actuelle du Sénat fonctionne d'une manière satisfaisante. L'harmonie pourrait être plus parfaite dans le Sénat qu'elle ne l'est actuellement, bien qu'elle soit plus grande qu'elle ne l'a jamais été, et j'espère que le Sénat ne fera que continuer sous ce rapport. Un meilleur ordre pourrait être maintenu. Nous devrions essayer de faire régner parmi nous une plus grande amitié, ainsi qu'une plus grande harmonie entre les deux Chambres. Il ne devrait y avoir entre nous aucune froideur, ou rien qui tende à nous isoler les uns des autres, et à nous empêcher de fraterniser plus sincèrement et plus librement. Il y a parmi nous des millionnaires, et ils devraient donner un bon exemple. La Chambre des Lords se compose aujourd'hui, d'hommes appartenant à toutes les classes de la société; mais si vous en parcourez la liste, vous contatez que l'intention a été de choisir des hommes d'action et d'affaires plutôt que de simples philosophes ou penseurs. De grands peintres, de grands poètes et de grands écrivains ont rarement été élevés à la dignité de lord. Le premier historien choisi fut Macaulay et le premier poète

fut Tennyson. Les philosophes et les inventeurs élevés à la Chambre des Lords furent lord Kelvin, Irlandais et décédé il y a quelque temps, et un autre gentilhomme dont le nom m'échappe; mais en général, les amiraux, les généraux et hommes d'action ont été honorés de sièges dans la Chambre des Lords, ainsi que d'autres ayant des antécédents très brillants.

Des VOIX : Retirée.

L'honorable M. DAVID : Je n'ai aucune objection à retirer mon amendement, si la Chambre me le permet.

L'honorable M. BEIQUE : Je consens très volontiers à retirer la motion.

La motion et l'amendement ont été retirés.

Le Sénat s'est ajourné à demain, à 3 heures.

SENAT.

Séance du vendredi, 3 avril 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

LOI CONCERNANT LE CONSEIL PRESBYTERIEN D'HALIFAX.

RAPPORT DU COMITE.

L'honorable sir GEORGE DRUMMOND, au nom du comité des Banques et du Commerce, fait rapport du bill (DD) intitulé : "Loi concernant le Conseil Presbytérien d'Halifax."

L'honorable M. McMULLEN (en l'absence de l'honorable M. McHugh) propose que le bill soit lu une troisième fois, mardi prochain.

L'honorable M. LANDRY : Je crois que c'est un des bills qui devraient être soumis au comité permanent des bills d'intérêt privé. Je crois que nous devrions étudier attentivement de pareils bills avant de les soumettre au comité des Banques et du Commerce.

L'honorable M. POWER : C'est un bill qui s'applique au fonds de l'association.

L'honorable M. LANDRY : Je sais cela.

La motion est adoptée.

LE FUSIL ROSS.

AJOURNEMENT DE L'INTERPELLATION.

L'ordre du jour appelle :

Par l'honorable M. LANDRY :

Le Gouvernement a-t-il conclu un arrangement quelconque pour la fabrication de baïonnettes devant s'adapter à la carabine Ross?
Dans l'affirmative, avec qui?
Pour quelle quantité?
A quel prix, la pièce?
Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions, pour la confection de cet article?
Et dans l'affirmative, quels sont les journaux qui ont publié dans leurs colonnes les avis donnés par le Gouvernement à cet effet?

L'honorable M. LANDRY : Est-ce que le gouvernement est prêt maintenant à répondre à cette question ?

L'honorable M. SCOTT : Non, il n'y aura pas de réponse de donnée avant l'ajournement.

L'honorable M. LANDRY : C'est dommage. C'est une question dont on s'occupe ici, à Ottawa.

L'honorable M. SCOTT : Je sais cela. La question est à l'étude et restera à l'étude durant quelque temps.

L'honorable M. LANDRY : Ce sera le premier order du jour dont nous disposerons après l'ajournement. Peut-être qu'après trois semaines d'ajournement nous aurons la chance de recevoir une réponse.

L'honorable M. SCOTT : Je l'espère.

L'honorable M. LANDRY : C'est ce je dis—peut-être. Je ne suis pas encore certain.

LE RAPPORT DE LA COMMISSION DU SERVICE CIVIL.

L'honorable M. LANDRY : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais à savoir de l'honorable secrétaire d'Etat si le juge Cassels a accepté la position qui lui a été offerte par Commission Royale, et, si oui, quand il commencera son travail?

L'honorable M. SCOTT : Comme l'honorable sénateur le sait, j'ai été beaucoup occupé aujourd'hui, et je suis incapable de donner une réponse précise. Je crois cependant qu'il l'a acceptée, et que, s'il l'a fait, il commencera son travail immédiatement.

L'honorable M. LANDRY : Après l'ajournement?

L'honorable M. SCOTT : Immédiatement. Je ne crois pas qu'il y ait de retard à ce sujet.

L'honorable M. WILSON : J'aimerais à savoir du président du comité des impressions quel est le nombre d'exemplaires du rapport de la Commission Royale qui seront imprimés pour distribution parmi les membres de la Chambre. Il a trait à une question très importante qui intéresse hautement le pays. Le président ou la Chambre doit indiquer le nombre des exemplaires qui doivent être imprimés, pour que chaque sénateur puisse en avoir un bon nombre pour distribution parmi les électeurs.

L'honorable M. ELLIS : Le rapport n'a pas encore été soumis au comité des Impressions. Naturellement le public est hautement intéressé dans cette question et a demandé un grand nombre d'exemplaires du rapport.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que nous n'en aurons des exemplaires qu'après l'ajournement?

L'honorable M. ELLIS : Non, l'honorable sénateur aura bientôt ses exemplaires.

UNE CORRECTION.

L'honorable M. WATSON : Je prends la parole pour appeler l'attention de la Chambre sur un compte rendu publié dans le "Citizen" d'Ottawa, à la date du 2 avril et censé être le compte rendu d'un discours prononcé par le sénateur Watson. Je dirai que ce discours a été prononcé par l'honorable sénateur de Wolseley. Dans mon enfance, j'avais l'habitude de jouer des tours à mes amis, le 1er avril. J'ignore si l'honorable sénateur a voulu me jouer un tour en m'attribuant son discours. En tout cas, comme certaines personnes ont des albums pour y conserver les discours importants, je désire répudier la paternité de ce discours.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur devrait être fier qu'un pareil discours lui ait été attribué.

TROISIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (25) intitulé : "Loi concernant la Hamilton Radial Electric Company."—(L'honorable M. Gibson.)

DEUXIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (88) intitulé : "Loi constituant en corporation l'Institut d'Architecture du Canada."—(L'honorable M. Béique.)

Le Sénat s'ajourne à loisir.

SANCTION DE BILLS.

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des communes a adressé la parole à Son Excellence l'Administrateur, comme suit:

Qu'il plaise à Votre Excellence:

"Les communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires, pour permettre au Gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

"Au nom des communes je présente à Votre Excellence le bill suivant:—

"Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes à affecter au service public pour les exercices expirant respectivement le 31 mars 1908 et le 31 mars 1909", que je prie Votre Excellence de sanctionner."

Alors, après que le greffier de la couronne en chancellerie eut lu le titre du bill, le greffier du Sénat, sur l'ordre de Son Excellence, a dit:

"Au nom de Sa Majesté, Son Excellence l'Administrateur remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill."

Il a plu à Son Excellence l'Administrateur de se retirer, et

La Chambre des communes s'est retirée.

Le Sénat a repris sa séance.

Alors, sur motion de l'honorable M. Scott, secondé par l'honorable M. Power,

Le Sénat s'est ajourné jusqu'à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

SENAT.

Séance du mardi, 7 avril 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (KK) intitulé : "Loi modifiant la loi des prisons et des écoles de réforme en tant qu'elle s'applique à la Nouvelle-Ecosse".—(L'honorable M. Power.)

Bill (LL) intitulé : "Loi concernant la Phoenix Insurance Company, Limited".—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (MM) intitulé : "Loi constituant en corporation le synode du diocèse de Keewatin".—(L'honorable M. Ellis.)

Bill (NN) intitulé : "Loi modifiant la loi de la marine marchande du Canada".—(L'honorable sir Richard Cartwright.)

PAIEMENTS AUX DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande :

Depuis sa formation jusqu'au moment où M. Siméon Napoléon Parent devint un des membres de son bureau de direction, combien la Société du Pont de Québec a-t-elle payé à chacun de ses directeurs pour services rendus?

Depuis que la compagnie a fait entrer M. Parent dans le bureau de direction, combien, jusqu'à ce jour, a-t-elle payé à chacun de ses directeurs pour services rendus?

Quelle est la nature de ces services?

Combien son secrétaire lui a-t-il coûté?

Combien son ingénieur a-t-il reçu?

L'honorable M. SCOTT : La compagnie répond ceci :

1. L'ancienne compagnie formée, en 1887, n'a, à proprement parler, rien fait, et conséquemment ses directeurs n'ont reçu aucun salaire. La dernière assemblée de ses actionnaires a eu lieu le 8 juillet 1890, et la première assemblée de la dernière compagnie, réorganisée en 1897, a eu lieu le 20 avril 1897.

2. Audette Rod, $5,636.73, pour traitement comme vice-président ; Boswell, Vesy, $3,201,36 ; Dumoulin, P. B., $2,000 ; Garneau, l'honorable N., $2,720.40 ; Laliberté, J. B., $2,915.65 ; LeMoine, G., $3,280.95 ; Parent, l'honorable S. N., $24,250 ; Price, H. M., $3,595.92 ; Sharples, l'honorable J., $2,000.

3. Paiement pour assistance aux assemblées et pour services généraux rendus par le président et le vice-président, ceux-ci recevant des honoraires spéciaux.

4. $16,890 et $425 pour frais de voyage depuis mars 1897 jusqu'à date.

5. $45,150.

L'honorable M. LANDRY : Cela absorbe le capital de la compagnie. J'appelle l'attention de l'honorable sénateur sur la première réponse. Il dit que la dernière assemblée générale de l'ancienne compagnie a été tenue le 8 juin 1890, et que la première assemblée générale de la dernière compagnie (réorganisée en 1897) a été tenue le 20 avril 1897. Je suppose que ces deux détails ont été fournis par la compagnie du Pont ?

L'honorable M. SCOTT : Je le suppose. On a été obligé d'écrire à Québec pour avoir cette réponse.

L'honorable M. LANDRY : La réponse est tout à fait erronée. Il s'est pas écoulé sept années entre les deux assemblées.

L'honorable M. SCOTT : Personnellement je n'en sais rien.

AJOURNEMENT PROPOSE.

L'honorable M. SCOTT : Avant l'appel du jour, je dirai que les honorables sénateurs doivent se rappeler que j'ai dit, quand a été faite hier la motion demandant l'ajournement, que je serais prêt à consentir à un ajournement à compter de jeudi. D'honorables sénateurs m'ont dit que l'autre Chambre voulait adopter plusieurs mesures importantes avant l'ajournement. Je demanderai donc à la Chambre de bien vouloir me dégager de la promesse que j'ai faite. Il est possible qu'un arrangement puisse être fait pour permettre qu'un ajournement soit fait bientôt. Il y a devant la Chambre un bill que j'ai prié un de mes collègues de discuter et de faire adopter. Il a pour objet de modifier la loi de l'immigration, et de donner de plus grands pouvoirs au gouverneur et au ministre de l'Intérieur pour refuser l'entrée au Canada de

personnes peu propres à la colonisation—non désirables, comme on les appelle—pour la raison surtout qu'elles ne viennent pas de leur pays natal, qu'elles viennent d'un pays autre que celui qu'elles ont d'abord quitté.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que les bills dont les honorables sénateurs ont parlé sont des bills d'intérêt public.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. ROBERTSON : L'honorable secrétaire d'Etat peut-il nous dire vers quelle date nous ajournerons ?

L'honorable M. SCOTT : Il m'est absolument impossible de le dire. Aussi longtemps que je siégerai ici, je ne m'engagerai à rien. Parfois je ne puis tenir une pareille promesse au dernier moment. Les affaires publiques doivent être administrées sans doute.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je crois qu'il est bien évident qu'il n'y aura pas d'ajournement avant une semaine ou deux, parce que nous ne pourrons, avant quelques jours, adopter les bills dont parle l'honorable sénateur.

L'honorable M. SCOTT : La Chambre des Communes ajournera demain en huit et nous ajournerons alors, sinon avant ce jour-là.

RAPPORTS EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY : Avant que nous disposions de l'ordre du jour, je demanderai à l'honorable secrétaire d'Etat s'il a des réponses à faire à l'ordre de la Chambre relativement à M. Delisle—s'il peut produire le rapport demandé en janvier dernier ?

L'honorable M. SCOTT : Je vais en prendre note et aller aux renseignements. Je crains que ma mémoire ne soit pas à la hauteur de toutes les demandes que fait l'honorable sénateur.

L'honorable M. LANDRY : Je demanderai à l'honorable sénateur, lorsqu'il prendra une note, de ne pas oublier cette note.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (7) intitulé : " Loi constituant en corporation la North Empire Fire Insurance Company ".—(L'honorable M. Young.)

Bill (35) intitulé : " Loi constituant en corporation la Travellers' Life Assurance Company of Canada ".—(L'honorable M. David.)

Bill (56) intitulé : " Loi constituant en corporation la caisse dite The Bank of Hamilton Pension Fund ".—(L'honorable M. McMillan.)

Bill (62) intitulé : " Loi concernant la société dite The Subsidiary High Court of the Ancient Order of Foresters in the Dominion of Canada ".(L'honorable M. McHugh.)

Bill (DD) intitulé : " Loi concernant le Conseil du collège presbytérien d'Halifax ".—(L'honorable M. McGregor.)

Bill (37) intitulé : " Loi constituant en corporation la Canada Weather Insurance Company ".—(L'honorable M. Beith.)

Bill (EE) intitulé : " Loi concernant la Pontiac Central Railway Company ".—(L'honorable M. Campbell.)

Bill (GG) intitulé : " Loi concernant la Northern Bank and Crown Bank of Canada ".—(L'honorable M. Ross, Middlesex.)

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

L'honorable M. ELLIS propose l'adoption du comité mixte des impressions des deux Chambres du parlement.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il me semble, à première vue, que le comité a recommandé de ne pas publier tous les rapports. Est-ce que l'ordre a été donné pour l'impression de quelques rapports ?

L'honorable M. ELLIS : Le comité a recommandé la publication des documents relatifs aux pouvoirs de faire des traités et du rapport de la Commission Royale relatif au Pont de Québec, comme le verront les honorables sénateurs en regardant à la page 516. Ce sont les deux seuls documents dont l'impression ait été ordonnée.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: En jetant un coup d'œil sur le rapport, je suis venu à la conclusion que presque tous les rapports qui peuvent servir à des fins politiques ne doivent pas être imprimés. J'ignore si c'est là l'intention du comité des impressions d'aujourd'hui. Il y a quelques rapports qui devraient être imprimés

à titre de renseignements. Presque tout ce qui peut nuire au gouvernement dans le pays ne doit pas être imprimé, pas même pour la circulation.

L'honorable M. ELLIS : Je puis assurer à mon honorable ami qu'il ne s'y mêle pas de politique de ce genre. L'honorable sénateur sait comment cela se fait. Je me rappelle qu'il était un des membres du comité. Le titre de chaque document est lu, et si aucun des sénateurs ne désire qu'il soit imprimé, nous ne le faisons pas imprimer.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Les membres du comité ne sont pas aussi vigilants qu'ils l'étaient, il y a quelques années, lorsque je faisais partie du comité.

L'honorable M. ELLIS : L'honorable sénateur devrait faire encore partie du comité.

L'honorable M. LANDRY : Le rapport 142 se lit comme ainsi :

142. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 18 décembre 1907, demandant copie de tous les ordres, correspondances, contrats, documents et rapports relatifs à l'emploi de certains experts chargés de préparer un système de comptabilité et de tenue des livres dans le département de la Marine et des Pêcheries.

Je crois que le document est très important. S'il n'est pas publié dans nos documents sessionnels, il pourrait être imprimé pour distribution parmi les sénateurs. Je crois que les membres des deux Chambres devraient être renseignés au jour le jour sur de pareilles questions.

L'honorable M. ELLIS : Personnes n'a demandé l'impression de ce rapport, et le comité a cru qu'il n'était pas suffisamment important pour l'énorme d'épense que son impression occasionnerait.

L'honorable M. LANDRY : Nous ne savons jamais quand ce comité siége, sauf ceux qui en font partie, et nous ne pouvons passer notre temps dans les passages à chercher pour savoir quand le comité siégera. Ces choses se font à la Chambre des communes, et les membres du Sénat n'en savent rien. J'ai mentionné ce rapport parce qu'il est d'un intérêt général et que j'ai cru qu'il devait être imprimé.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Oui, mais le gouvernement n'a pas intérêt à ce qu'il soit imprimé.

La motion est adoptée.

REPRISE DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Casgrain:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'importance qu'il a de construire prochainement le canal de la Baie Georgienne, et qu'il demandera au Gouvernement si le rapport de l'exploration de cette voie fluviale sera soumis au Sénat durant la présente session ".

L'honorable M. McMULLEN : Je ne crois pas devoir retenir longtemps l'attention de la Chambre à discuter cette question. C'est une question qui a été déjà discutée longuement, et deux ou trois longs et habiles discours ont été prononcés pour démontrer la nécessité et l'importance nationale du canal en question. Je ne la discuterai pas au point de vue financier ni au point de vue du génie civil. Je n'ai ni l'habileté ni l'expérience en pareille matière. Je me bornerai à faire des observations générales, à établir qu'il deviendra nécessaire de construire ce canal, si, comme j'en suis certain, le pays est capable, financièrement parlant, de le construire. Peut-être le jour de sa construction n'est pas encore arrivé. Mais dans un prochain avenir le Canada devra s'occuper d'une manière sérieuse de cette question. Récemment New-York a entrepris d'élargir et d'approfondir le canal Erié, pour en faire une bonne voie fluviale entre Buffalo et Albany. Quand le canal sera terminé, l'excédent des produits de l'Ouest et du Nord-Ouest pourra être transporté à meilleur marché qu'aujourd'hui au littoral de la mer. Les compagnies des chemins de fer Erié et New-York-Central ont fait tout en leur pouvoir pour se procurer de puissantes locomotives et de longs wagons, ont tout fait pour réduire le prix du transport du grain de Buffalo à New-York, et cependant elles sont venues à la conclusion que si elles veulent garder le commerce de l'Ouest, et du Nord-Ouest, le coût des transports devra être encore réduit. Elles ne peuvent avec leurs chemins de fer faire de la concurrence aux voies nautiques du Canada. Le Canada a empiété sur le traffc

qui était dirigé jusqu'à présent sur New-York. Nos chemins de fer y ont transporté beaucoup de ce trafic. L'embranchement du Canada-Atlantique—devenu la propriété du Grand-Tronc—a transporté beaucoup de trafic, de Chicago et d'autres endroits de l'est, par voie de Depot-Harbour, à Montréal. Nos voisins sont une des nations les plus clairvoyantes du monde, et, bien qu'ils aient dépensé, dans le passé, de fortes sommes pour la construction de canaux, et qu'ils ont développé d'une manière remarquable leurs réseaux de chemins de fer, ils sont venus à la conclusion que pour garder le transport du trafic entre Buffalo et New-York, ils doivent élargir le canal Erié. J'ai entendu dire qu'on a transporté du blé par chemin de fer, de Buffalo à New-York, pour quatre sous et demi par boisseau. Même à ce prix on ne peut faire de la concurrence à la voie canadienne. Comme conséquence ils dépensent cent dix millions de dollars pour approfondir le canal Erié. Ils croient que cela favorisera énormément le commerce de transport des Etats-Unis. Avant la construction des chemins de fer, nos voisins avaient dépensé plus de deux cent millions de dollars pour la construction de canaux; mais les chemins de fer furent construits, les canaux furent rélégués à l'arrière-plan durant quelque temps. Aujourd'hui on est porté à utiliser les voies fluviales pour le transport des marchandises. Plusieurs rivières sont approfondies à cette fin. Voyez la rivière Missouri. Depuis deux ans, le gouvernement des Etats-Unis a creusé le chenal de Kansas-City à Saint-Louis, et il y a là, ce qui ne s'était pas vu depuis des années, une ligne de bateaux qui transportte le fret et fait de grandes affaires. Bien qu'il y ait trois compagnies de chemins de fer rivales entre les deux villes, le peuple comprend que le fret peut être transporté à meilleur marché par eau que par rails, et cela a amené le creusement de la rivière. L'état et la ville de New-York comprennent parfaitement que l'élargissement du canal Erié est devenu une nécessité impérieuse, s'il veut conserver ce trafic, et il dépense pour cela de fortes sommes d'argent. Lorsque Chicago commença la construction de son canal en 1890, j'étais un membre de la Chambre des communes et j'élevai mon humble voix pour empêcher que Chicago détournât l'eau du lac Michigan de son cours naturel. Je dis que cette construction aurait probablement pour effet de faire baisser le niveau des eaux dans les ports des lacs Huron, Erié et Ontario. J'ai étudié attentievement les rapports qui ont été publiés, et j'ai constaté que l'ingénieur en chef de ce canal a dit qu'il enlèverait, par minute, six cent mille pieds cubes d'eau du lac Michigan, qu'il les détournerait de son issue naturelle dans le lac Huron et qu'il les ferait couler dans la direction de Joliet, dans le Mississipi. J'ignore si notre gouvernement ou le gouvernement anglais d'alors a protesté contre cette construction. Le gouvernement anglais n'aurait pu le faire que si notre gouvernement avait attiré son attention. J'ignore si notre gouvernement a protesté. Mais il aurait dû protester. Il n'y a aucun doute que si le Canada construisait un grand canal, par exemple, le canal de la Baie Georgienne entre le lac Simcoe et le lac Ontario, détournant les eaux du lac Huron de leur issue naturelle par la rivière Saint-Clair, les Etats-Unis protesteraient en se plaignant que ce canal ferait du tort aux ports de Détroit, de Cleveland et de Buffalo. Je me rappelle que lorsque l'on commença la construction du canal de Chicago, les villes de Détroit, Cleveland et Buffalo se plaignirent des dommages qu'allaient éprouver leurs ports. Mais, si je ne me trompe point, le Canada ne fit aucune protestation. Le niveau de nos grands lacs s'abaisse constamment. Plusieurs personnes d'Ontario se rappellent le temps où les eaux de la Baie Georgienne étaient de deux à deux pieds et demi plus élevées qu'elles ne le sont à présent. Le niveau des eaux du lac Huron a aussi diminué considérablement. Cela sera aggravé par le détournement de l'eau de son cours naturel vers les nouvelles voies nautiques. En construisant le canal de la Baie Georgienne et Ottawa, on n'enlèvera pas d'eau au lac Huron. Aussi les Etats-Unis ne pourront pas protester à ce sujet. Si la construction de ce canal devait détourner les eaux des lacs Supérieurs, nous pourrions avoir des difficultés avec nos voisins. Je suis d'avis, vu que les Etats-Unis approfondis-

sent le canal Erié entre Buffalo et Albany, qu'il sera absolument nécessaire que le Canada construise le canal de la Baie Georgienne et Ottawa. Il ne pourra pas être construit dans un an ou deux, mais si le Canada peut le construire en dépensant une somme d'argent raisonnable, il devra le faire, pour garder son commerce et bénéficier largement du trafic du grand Nord-Ouest. Les Etats américains de l'ouest et du nord-ouest profiteront de l'ouverture de cette voie pour transporter leurs produits. Pourquoi ? Parce que le climat le long de cette voie est plus tempérée et bien plus propre au transport des produits et denrées de tout genre. Cette route vaut mieux que celle de Buffalo et d'Albany, parce que le fret qui passe par cette dernière voie traverse un climat plus chaud. Une autre raison qui leur ferait préférer la voie de la Baie Georgienne et Ottawa c'est qu'elle est plus courte que toutes les autres voies. Je prétends donc que si le gouvernement construit ce canal, cela nous permettra de faire avec succès de la concurrence à nos voisins. On a beaucoup parlé du chemin de fer Transcontinental-National. Je suis heureux qu'il se construise, et que ses courbes et ses rampes soient douces et qu'il puisse transporter sa part du trafic de l'Ouest. Mais il ne peut pas, il ne pourra jamais faire de la concurrence aux voies nautiques, si douces que puissent être les rampes de ce chemin, il ne pourra jamais transporter le trafic à aussi bon marché que les bateaux. Le peuple des Etats-Unis comprend cela. Il a essayé les chemins de fer, et il possède les meilleures voies ferrées, les voies les mieux outillées du monde, et cependant il a compris enfin, en examinant les cartes topographiques des deux pays, en songeant aux immenses ressources du Nord-Ouest, au progrès qui s'opère dans son pays et dans le nôtre, qu'il ne peut contrôler ce vaste trafic que par la construction du canal de New-York et Buffalo. Quand cette voie sera approfondie et améliorée, on pourra transporter du blé de Fort-William à New-York pour deux sous et demi ou trois sous par boisseau. Comment un chemin de fer peut-il faire de la concurrence à des bateaux exigeant un taux de transport aussi réduit ? Si la route de New-York est améliorée de manière à permettre d'y faire passer les centaines de millions de boisseaux de blé que produira le Nord-Ouest avant plusieurs années, comment le Canada pourra-t-il faire de la concurrence à cette voie-là ? Serons-nous capables de faire une concurrence assez forte pour conserver le trafic destiné à nos ports ? Nous ne le pourrons point, si nous ne construisons pas le canal de la Baie Georgienne. J'espère sincèrement que nous pourrons le construire. Il a été fait ici une assertion touchant la longueur du canal et la quantité de roc qu'il faudra couper. Je crois qu'on a dit qu'il faudrait creuser le roc vif sur un espace de près de 25 ou 30 milles. J'ai étudié le coût du canal de Chicago. Il a vingt-cinq milles de long. La largeur du canal coupé dans le roc est de 202 pieds au fond et d'un peu plus au bord. La largeur du canal creusé dans la terre est de 110 pieds au fond et de 160 pieds au bord. La partie creusée dans la terre n'est pas aussi large que celle creusée dans le roc. On a cru que le creusement dans la terre d'un canal de 110 pieds au fond et de 160 pieds au bord suffisait pour le moment à la population de Chicago. S'il devient nécessaire d'élargir le canal creusé dans la terre et de lui donner, comme à celui creusé dans le roc, une largeur de 202 pieds, on pourra le faire plus aisément en draguant qu'on l'aurait fait en faisant des excavations dans la terre. En construisant ce canal on a creusé le roc vif sur un espace de plus de douze milles, et chaque mille a coûté en moyenne environ un million. Les difficultés à vaincre, au point de vue du génie civil, sur la route de la Baie Georgienne ne seront pas aussi considérables que celles sur le canal de Chicago, et nous devons être capables de le construire. Je n'ai jamais parcouru cette route et je n'ai pas étudié attentivement le rapport de l'ingénieur ; mais supposons que le canal coûte au pays soixante millions, disons cent millions. Dans mon humble opinion, la construction du canal de la Baie Georgienne et Ottawa est une chose plus importante, au point de vue national, que celle du nouveau chemin de fer Transcontinental. Je crois qu'elle favoriserait plus le pays que celle de ce chemin de fer là. Quelques honorables sénateurs qui ont

parlé sur le sujet ont dit qu'Ontario devrait se mettre à la tête de l'entreprise et devrait souscrire la plus forte somme pour la construction de ce canal, s'il doit jamais être construit. Je ne crois pas que cette idée soit juste. Si ce canal est construit, il contribuera plus au développement du Nord-Ouest en lui donnant un débouché pour ses produits que tout ce qui a été fait jusqu'ici à cette fin. Il va contribuer particulièrement à améliorer les ports de Montréal et de Québec. Nous nous réjouissons tous des progrès qu'a fait le port de Montréal. Montréal n'appartient pas seulement à la province de Québec. Il appartient au Dominion. Le port de Montréal n'appartient pas seulement à Québec, bien qu'il se trouve dans Québec. Il appartient autant à Ontario qu'au Nord-Ouest et qu'à Québec. C'est notre grand port national. Je n'ai jamais refusé de voter de l'argent pour son amélioration. Nous voulons encourager son développement autant que possible et nous voulons amener le commerce de notre Nord-Ouest vers les ports de Montréal, de Québec, d'Halifax et de Saint-Jean. Le Canada doit aspirer à devenir une nation indépendante. Nous ne voulons pas jouer un second violon et frapper à la porte des Etats-Unis pour lui demander des faveurs. Nous devons nous placer au point de vue national et nous devons faire tout ce qui est possible pour créer des moyens de transport et permettre l'écoulement de nos produits à aussi bon marché que celui des produits de n'importe quel pays du monde. Nos ardents concurrents du pays voisin nous ont donné l'exemple. Nous voulons profiter de leur expérience. Nous voulons imiter ce qu'ils font de bien et nous ne voulons pas imiter leurs erreurs. Il n'y a pas de nation qui ne fait point des erreurs. Nous voulons les imiter comme nation progressiste, et si nous les imitons ainsi, nous exécuterons des travaux publics comme celui de la construction du canal de la Baie Georgienne et Ottawa. Il n'est pas probable que plusieurs membres de cette Chambre vivent assez vieux pour voir terminer ce canal ; mais j'oserai dire que dans l'avenir le peuple canadien se convaincra de plus en plus que le projet de ce canal était un projet sage. Nous savons que des hommes de

chemins de fer et des hommes d'affaires clairvoyants, qui ont étudié la carte du Canada et des Etats-Unis, qui ont exprimé leurs opinions au sujet des moyens de transport nécessaires au progrès du pays, ont approuvé la construction du canal de la Baie Georgienne et Ottawa. Sir Wm Van Horne, quand il était président du chemin de fer canadien du Pacifique, n'a pas hésité un moment à approuver le projet, parce que l'énorme rendement de la fertile zone du Nord-Ouest nécessitera l'ouverture d'une pareille voie fluviale. Plusieurs honorables membres de cette Chambre ont sans doute lu la conférence de M. James J. Hill, le magnat des chemins de fer des Etats américains du Nord-Ouest. Il a aussi dans des discours faits devant des auditoires canadiens, parlé en faveur de la construction du canal de la Baie Georgienne et Ottawa. Il a admis, comme tous les grands hommes de chemins de fer l'admettront, qu'un chemin de fer, pour transporter certaines catégories de marchandises, ne peut pas faire de la concurrence aux bateaux. C'est une chose absolument impossible. Améliorons nos ports et notre marine au lieu de grossir le grand trafic qui est dirigé sur New-York pour être transporté de là en Europe. Nous n'avons pas d'antipathie à l'égard de nos voisins des Etats-Unis. Nous les respectons tous. Quoi qu'il en soit, nous ne devons pas lutter pour notre existence nationale mais pour notre progrès national, qui est absolument nécessaire, pour leur faire de la concurrence, pour leur prouver que nous ne sommes pas disposés à marcher loin derrière eux. Nous voulons avoir notre place au soleil comme nation, et nous pouvons avantageusement rivaliser avec eux, si nous construisons le canal de la Baie Georgienne moyennant une somme raisonnable. J'aimerais à en dire plus long sur le projet. Je crois sincèrement que l'avenir du Canada dépendra de l'ouverture de cette voie fluviale. Nous savons bien que la voie du Saint-Laurent n'est pas une voie fluviale aussi profonde qu'elle l'était il y a plusieurs années. Le volume d'eau diminue, et cela n'est pas étonnant. Si vous prenez pour le canal de Chicago 600,000 pieds cubes d'eau par minute, si vous augmentez le volume d'eau dans le

canal approfondi de Buffalo à Albany, vous diminuez la quantité d'eau qui s'écoule par le Saint-Laurent. J'espère que l'on fera comprendre au gouvernement des Etats-Unis qu'il ne peut faire une pareille chose dans des eaux qui sont indiscutablement des eaux internationales. Le peuple des Etats-Unis ne peut pas prétendre que ces eaux leur appartiennent plus qu'à nous. J'ai remarqué dans les journaux que l'ambassadeur anglais à Washington a essayé de faire un traité avec le peuple des Etats-Unis relativement à la division des eaux à Niagara, relativement au droit que chaque nation a de prendre de l'eau à ces chutes. Je crois que lorsqu'il fera ce traité il n'oubliera pas l'énorme volume d'eau qui est pris dans le Michigan par le canal de Chicago. Il devrait être renseigné à ce sujet. L'ingénieur du canal de Chicago a admis que ce canal recevrait 26 pour cent de l'eau qui tombe du lac Michigan dans le lac Huron. Le calcul peut être approximatif. La quantité peut être plus considérable. Cela nous donne le droit de réclamer. Avons-nous fait des efforts pour obtenir une compensation pour cette division qui est de sa nature internationale ? Si nous n'avons pas réclamé, nous devons demander aux Etats-Unis de ne plus détourner l'eau qui doit s'écouler par le Saint-Laurent pour augmenter celle du canal Erié. Je crois que nous ne devrions pas perdre de vue ces choses-là. L'eau qui serait utilisée par le canal de la Baie Georgienne n'appartient qu'à nous. En faisant ces remarques, j'exprime consciencieusement mes opinions, que j'ai muries après plusieurs années d'étude, et j'espère que le pays comprendra l'importance qu'il y a d'entreprendre et de terminer ce canal avant que plusieurs années s'écoulent.

L'honorable M. CLORAN : J'ai été prié par l'honorable sénateur de De Lanaudière, qui a présenté cette motion, de demander à la Chambre d'ajourner le débat, pour qu'il ait l'avantage de le clore lui-même. En attendant, je désire faire quelques remarques sur le sujet, et si la Chambre veut bien me le permettre, je proposerai l'ajournement du débat au 7 mai prochain.

La motion est adoptée.

DEUXIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (70) intitulé : "Loi constituant en corporation la Saskatoon, Saskatchewan, Peace River and Dawson Railway Company".—(L'honorable M. Roy.)

DIVORCE PAULDING.

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

L'ordre du jour appelle :

Prise en délibération du sixième rapport du comité du divorce auquel a été transmise la requête d'Ada Kuturah Paulding, avec les témoignages.

L'honorable M. KIRCHHOFFER propose que l'ordre du jour soit rescindé et fixé pour demain. Il dit : Les témoignages dans cette cause n'ont pas encore été imprimés.

L'honorable M. LANDRY : Si les témoignages ne sont pas imprimés aujourd'hui, est-il probable qu'ils pourront être distribués aux sénateurs avant demain après-midi ? Je crois qu'on devrait nous donner le temps de lire et de comprendre les témoignages.

L'honorable M. KIRCHHOFFER : Eh bien, disons jeudi prochain.

L'honorable M. CLORAN : J'approuve absolument les remarques de l'honorable sénateur de Stadacona. Je me suis fait un devoir de lire aujourd'hui les rapports de deux causes de divorce. Je les ai reçus à la descente du train, à une heure, et c'est la seule chance que j'aie eue de savoir ce qu'ils contenaient. Ce n'est pas ainsi qu'il faut traiter des questions aussi importantes. Je ne crois pas que l'adoption de ces bills presse. Je donnerai un conseil au comité, et je lui dirai qu'il ne devrait insérer un avis dans le bulletin de la Chambre qu'une semaine après que les témoignages ont été distribués afin que tous les sénateurs aient l'occasion de bien étudier la cause. L'avis ne devrait paraître que cinq jours après la distribution des témoignages. Je crois que la proposition est juste et sage. Les personnes qui n'ont pas vécu ensemble durant plusieurs années peuvent assurément attendre quelques semaines de plus pour obtenir un divorce.

L'honorable M. KIRCHHOFFER : Je prendrai en sérieuse considération la proposition de l'honorable sénateur.

La motion est adoptée et l'ordre fixé à jeudi prochain.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du mercredi, 8 avril 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

EMPLOYES PUBLICS SUSPENDUS DE LEURS FONCTIONS.

INTERPELLATION.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL appelle :

L'attention du gouvernement sur les assertions suivantes télégraphiées d'Ottawa aux journaux de l'Ouest, et qu'il demandera si elles sont fondées en fait: A. W. Owen, comptable et commis en chef du ministère de la Marine et des Pêcheries. M. Owen fut suspendu, il y a un mois, parce que l'on rapporte qu'il fut entendu critiquant les dépenses occasionnées par l'emploi de comptables, par M. Brodeur, pour refaire le système de comptabilité du département. J. U. Gregory, agent du ministère de la Marine à Québec. M. Gregory fit souvent rapport contre le système du patronage, en alléguant que le gouvernement pourrait se procurer à meilleures conditions leurs approvisionnements, si d'autres que des amis du parti pouvaient concourir.

J. F. Fraser, commissaire des lumières dans le ministère de la Marine. M. Fraser est un partisan du gaz acétylène pour les bouées, et fut nommé après le rapport de l'ingénieur en chef, suggérant de discontinuer les expériences jusqu'à ce que la valeur du gaz soit bien établie.

Il dit : Ce qui me porte à attirer l'attention du Sénat et du gouvernement sur les rumeurs qui ont circulé c'est que je veux m'assurer, pour l'information du public, si ces employés ont été suspendus de leurs fonctions pour les raisons qui ont été données dans des télégrammes envoyés par tout le pays. Mon honorable ami le chef du gouvernement sait parfaitement que M. Owen et M. Gregory sont deux

veux employés. Le dernier a été, je crois, au service du gouvernement durant quarante ans. Sous l'administration de l'ancien gouvernement, je n'ai jamais entendu porter de plaintes contre cet employé. J'ignore comment il a pu démériter depuis cette époque-là. Mais je fais cette interpellation dans le but de savoir jusqu'à quel point il a démérité de la manière indiquée dans ces télégrammes. M. Owen est un vieil employé du gouvernement, et la seule chose dont il soit accusé vis-à-vis du public c'est d'avoir trop parlé, d'avoir dit trop la vérité, et il paraît que cela est défendu sous le gouvernement actuel. Je dois avouer qu'il n'est pas judicieux que les employés, surtout les hauts fonctionnaires, parlent trop en dehors de leurs bureaux ; mais s'ils ne disent que la vérité, s'ils font voir à leurs chefs qu'il est nécessaire, au point de vue de l'économie, de changer le mode d'acheter les fournitures, ce n'est guère une raison pour les suspendre de leurs fonctions. Quoi qu'il en soit, à mon avis, et je crois que le public est aussi de cet avis, le ministre ne devrait pas suspendre de ses fonctions un employé accusé d'une pareille conduite. Malheureusement l'intéressant rapport de la commission du service n'est entre nos mains que depuis quelques temps et nous n'avons pu en étudier les détails ; mais il en a été publié assez pour justifier l'attitude que j'ai prise en demandant ce renseignement. Je constate dans ce rapport qu'une plus grande commande a été donnée pour du "boiler compound" et que lorsque le paquet fut reçu à Québec, M. Gregory, l'agent, fut surpris du volume de ce paquet. Il a été pris à partie pour avoir commandé cet article sans avoir reçu des instructions du département, et on lui répondit qu'il avait reçu directement des instructions du ministre sur le quai, à Québec. On a cité plusieurs cas où des prix exorbitants ont été payés par l'agent. En 1904-05, des extincteurs furent achetés de Chas Patton pour une somme de $5,000. En juillet 1906, une grande quantité de ces extincteurs furent achetés de P. E. Perreault. Quelque temps plus tard, Perreault devint un employé de l'agence, et comme il avait encore en mains plusieurs extincteurs, le gouvernement les lui acheta. Dans les témoigna-

ges donnés devant la commission, nous voyons qu'à propos de l'achat de la farine M. Gregory a dit :

Il n'y a qu'un marchand de farine sur la liste du patronage.

Est-il possible qu'il n'y ait dans la province de Québec qu'un seul libéral à qui l'on puisse s'adresser pour acheter de la farine ? M. Gregory dit cependant qu'il n'y a qu'une personne sur la liste et il ajoute :

Je ferai respectueusement remarquer qu'un ou deux de plus devraient être inscrits sur la liste de ces négociants.

L'agent dit que pour tous les articles qui ont provoqué des objections, les prix cités sont des prix justes. Ces prix ont été obtenus, autant que possible, au moyen de soumissions, des marchands de Québec, des amis de l'administration et ont été soumis à votre approbation.

M. Gregory dit pour se résumer: J'ai dit plus d'une fois que si l'on voulait obtenir une réduction de prix, des soumissions devaient être demandées, parce que je n'ai aucun doute qu'il y a des marchands d'ici, libéraux ou conservateurs, qui exigeraient des prix réduits simplement pour enlever aux autres le patronage et de telles offres m'ont été faites plus d'une fois.

M. Gregory a ajouté, en parlant des approvisionnements :

Si le meilleur lard peut être obtenu à Halifax à $17.50 le baril, il devrait être acheté et transporté à Québec pour être consommé à bord des steamers. M. Gregory a ajouté: " Je ne le puis pas, ayant à l'acheter des amis de l'administration ou d'étrangers ". Il a dit: " Si de la farine aussi bonne peut être acheté à Halifax à $5.20 le baril, le département ferait une économie en l'achetant là.

Il est payé à Québec, pour le lard, $22 par baril. Je ne me propose pas d'aller plus loin en étudiant le témoignage de M. Gregory. Mais ce qui ressort de ce témoignage c'est qu'il a été puni pour avoir fait ce que lui a dit de faire le ministre sur le quai, à Québec. Il a déclaré qu'il lui avait dit de donner ces fortes commandes en présence de quelqu'un qu'il a nommé. Je puis facilement comprendre le chagrin qu'a éprouvé le chef du département en face de pareilles révélations.

Tant que les accusations ont été portées contre les fonctionnaires subalternes du département, personne ne s'en est occupé ; mais après que le chef fut accusé directement, comme il l'est dans le témoignage de M. Gregory, le fonctionnaire fut puni. La lecture de ce témoignage m'a rappelé une assertion que fit, vers 1827, sir James Graham dans la Chambre des communes anglaises. Il fit une motion se plaignant de la prodigalité du gouvernement d'alors. Des objections furent soulevées contre cette motion parce qu'il ne s'occupait pas des petits fonctionnaires qui recevaient de petits salaires. Sir James s'exprima ainsi :

Je ne suis pas prêt à faire un jeu aussi ignoble pendant que des oiseaux voraces planent dans les hautes régions de l'air.

Ces paroles paraissent s'appliquer à ce cas-ci. Tant qu'on a attaqué les petits employés, on s'est peu occupé des attaques ; mais lorsque l'un des chefs du gouvernement fut attaqué, la punition suivit la faute. Je constate que M. Owen s'est plaint que dans une occasion les chaises de Morris, couvertes en peluche, furent achetées à $18 la pièce pour le steamer " Montcalm " et qu'il fut expliqué qu'elles avaient été achetées pour le voyage du gouverneur général ; mais celui-ci décida de prendre le steamer " Minto ". Leur prix peut avoir été considéré comme élevé, et je n'ai aucun doute que le prix des articles achetés par le gouvernement est toujours élevé. Je donnerai un exemple au sujet du Sénat. Quelques chaises devaient être achetées. Elles furent commandées. Les prix furent jugés trop élevés, et le président—ceci soit dit à son honneur—refusa de faire cet achat. Quelques-unes des chaises furent achetées à Montréal à un prix beaucoup moins élevé, avec 15 pour cent d'escompte pour l'argent comptant. Voilà un exemple qui prouve que toutes les fournitures étaient vendues aussi cher au gouvernement et pour le gouvernement. Si le gouvernement ne voulait pas favoriser ses partisans, les dépenses pour l'administration des affaires, dans cette ville surtout, seraient, j'oserais dire, de 25 à 40 pour cent moins élevées. M. Owen est un comptable du département de la Marine. Il a attiré l'attention sur les gros comptes présentés par la compagnie Sampson et Filion, de Québec, pour "packing", destiné au steamer " Champlain " pour une somme de $662. Owen dit que la quantité et le prix sont excessifs. Le suif a été vendu à 15 sous la livre. Il pourrait être acheté même à Ottawa à 8 et 9 sous. Le lard a été vendu à $24 le baril, tandis qu'il se vendait $17.50

à Halifax. Il n'est pas bon que le pays sache que ces employés ont été suspendus de leurs fonctions, et qu'ils ont perdu leur salaire, pour avoir, je suppose, comme M. Gregory, de Québec, fait sous serment les assertions en question relativement à l'administration d'un département. Nous ne sommes pas surpris que le rapport de la commission nommé par le gouvernement n'ait pas satisfait celui-ci. Les sénateurs qui ont lu le discours que l'honorable ministre de la Justice a fait il y a quelques jours dans sa circonscription, viendront à la conclusion que tout dépend contre qui les accusations sont portées. Dans ce discours l'honorable ministre de la Justice a pris sur lui de dire aux électeurs de York-Nord que la commission duservice civil a outrepassé sa juridiction. En lisant le compte rendu du discours de ce ministre dans un journal conservateur, j'ai cru qu'il avait été un peu fardé. Aussi j'ai pris la peine de lire les comptes rendus du "Mail", du "World" et du "Globe", et j'ai constaté que ces comptes rendus étaient en substance les mêmes. Je lis dans le "World" ce qui suit :

Le ministre de la Justice a déclaré que la commission avait outrepassé sa juridiction.

Voici ce que dit le "Globe" :

La commission a fait rapport sur plusieurs choses qui ne lui avaient pas été soumises.

Le "Mail" s'exprime ainsi :

Le ministre de la Justice a déclaré que la commission avait outrepassé sa juridiction.

Il est probable que l'accusation est plus ou moins fondée. Mais le ministre de la Justice n'a pas fait une pareille plainte relativement au rapport de la commission des assurances, bien que cette commission soit allée plus loin qu'elle devait aller et qu'elle se soit occupée des actes de certains chefs du parti conservateur, qui n'avaient rien à voir dans l'achat de terrains au Nord-Ouest, et dont on n'avait pas le droit de traîner les noms dans cette discussion et cette enquête. Le ministre défendit alors, avec habileté, dans la Chambre des communes, ce rapport-là. Quoi qu'il en soit, deux membres, au moins, de la commission nommée par le gouvernement parmi ses amis politiques—M. Fisher et l'autre monsieur—je ne parle pas de M. Courtney, qui s'est peu occupé de politique depuis qu'il est dans le pays, bien qu'il soit né libéral et ait été instruit comme tel—les membres de cette commission, dis-je, ont trouvé le département de la Marine dans un affreux état de désorganisation—on peut oser dire que l'argent du pays a été volé—et, parce que la commission a attiré l'attention sur cet état de chose, le ministre de la Justice a dit au peuple que la commission a outrepassé ses devoirs, et que, à proprement parler, elle n'avait pas le droit de faire ce rapport. Je ne parlerai pas de la nomination d'une autre commission, mais du discours de ce ministre—je ne parlerai pas d'un discours fait dans la Chambre des communes, parce que je serais déclaré hors de la question—je parlerai du discours fait par ce ministre le jour de la mise en nomination des candidats pour la législature provinciale. Il a cherché à créer l'impression parmi ses auditeurs que ces deux fonctionnaires, ayant été nommés par l'administration précédente, étaient par conséquent, des voleurs, des coquins, et il a laissé entendre que lorsque le rapport du nouveau commissaire sera fait, il pourra séparer les boucs d'avec les brebis. Les boucs sont les conservateurs et les brebis sont les libéraux. En lisant ce discours, j'ai songé qu'il était malheureux que les tories n'aient pas été des loups et qu'ils n'aient pas, il y a longtemps, dévoré les agneaux, parce que cela aurait été dans l'intérêt du pays. Mon honorable ami le sacrétaire d'Etat rit. Je n'ai aucun doute que si les loups eussent tenté cela, ils auraient été étouffés ou empoisonnés. Je suis porté à croire qu'ils auraient été plutôt empoisonnés. Pour que l'on ne se méprenne pas sur le sens de mes remarques, je citerai une ou deux phrases de l'important discours du ministre de la Justice. Parlant de la presse conservatrice, il a dit qu'elle est pleine d'accusations mensongères, qu'elle est tombée dans l'abjection. Voilà un langage très sévère, mais je suis certain que la presse conservatrice de la province d'Ontario, à laquelle il fait surtout allusion, survivra aux coups que lui a portés même un juriste aussi éminent que le ministre de la Justice. Et puis, il a dit que les employés du gouvernement veulent servir deux maîtres à la fois, qu'ayant été nommés par le gouvernement

précédent ils ne peuvent être honnêtes vis-à-vis du gouvernement actuel. D'après ce que l'expérience m'a appris des départements, je ne suis pas prêt à en dire autant des employés libéraux que j'ai trouvés dans les départements du gouvernement Mackenzie. Je n'hésite pas à dire que quelques-uns des meilleurs employés que j'ai eus sous ma dircetion dans les différents départements que j'ai administrés sous les gouvernements précédents étaient des libéraux, et qu'ils étaient, autant que je puis le savoir, fidèles à leurs devoirs, fidèles à la politique que leurs fonctions les obligeaient de suivre, et je suis porté à croire, par l'expérience que j'ai acquise, que la même remarque peut s'appliquer aux employés conservateurs du gouvernement, et qu'ils ne sont pas ce que prétend le ministre de la Justice. Il dit que ces employés tories veulent servir deux maîtres ; mais que l'enquête que conduira le juge Cassels fera découvrir les coupables, fera séparer dans le service administratif les boucs tories des brebis libérales. Quoi qu'il en soit, si les employés du gouvernement ont été coupables, comme l'indique le ministre, ils doivent être punis, et ils doivent être surtout punis pour cette raison-là. Comme conservateurs, s'ils comprennent les principes du parti, ils méritent plus d'être punis que d'autres, s'ils manquent à leurs devoirs.

L'honorable M. McMULLEN : Oh ! non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Un honorable sénateur dit : " Oh non " ! Cela peut être son avis. Ce n'est pas le mien. Quels que soient les principes politiques du fonctionnaire qui sert le gouvernement, s'il manque à ses devoirs, il doit être puni, les brebis libérales doivent être punies comme on veut traiter les boucs conservateurs, et le pays sera satisfait. J'oubliais M. Fraser qui s'est occupé de l'éclairage des bouées et de l'achat du carbure de calcium. Il n'a pas été interrogé devant la commission, et conséquemment rien n'indique pourquoi il a été suspendu de ses fonctions. Quoi qu'il en soit, si la moitié de ce qui a été publié est vrai—ce que plusieurs, avec moi, sont portés à croire—ceux qui ont été mêlés à ces actes de malhonnêteté doivent être destitués. Lorsque le gaz acétylène a été adopté pour l'éclairage des bouées, certains hommes attachés au service du gouvernement sont devenus riches. Avant cette adoption, ils n'avaient pas d'argent. Je ne mentionnerai pas plus leurs noms, mais le résultat de leurs opérations est bien connu, et tout porte aux conclusions que j'ai tirées, à moins que les gens ne soient moins soupçonneux que je le suis. Je ne crois pas qu'il ne soit nécessaire de demander pardon au Sénat d'avoir attiré son attention sur ces choses-là. Je parle au nom du pays en exprimant le désir de savoir jusqu'à quel point ces fonctionnaires ont manqué à leurs devoirs pour avoir mérité d'être suspendus de leurs fonctions ou d'être destitués. Je le répète, s'ils sont coupables, ils doivent être punis. S'ils ne le sont pas, ils ne doivent pas être destitués uniquement parce qu'ils ont été nommés par le gouvernement précédent.

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur sait par sa longue expérience comment les journaux annoncent de pareilles choses, et à propos de ce qui a été communiqué d'Ottawa aux journaux de l'Ouest, je dirai que les raisons de la destitution de ces fonctionnaires ne sont pas ce qu'a dit l'honorable sénateur. J'ai constaté qu'une pareille question a été posée, dans l'autre Chambre, au ministre de la Marine et des Pêcheries, et il a dit, puant à M. Owen, qu'il avait été suspendu de ses fonctions quelques semaines avant les autres, et que sa suspension était absolument étrangère au rapport de la commission. Quant aux autres employés, M. Fraser et M. Gregory, il a dit qu'il était allé lui-même aux renseignements et qu'il avait découvert que certaines instructions n'avaient pas été suivies par ces employés et qu'ils avaient été suspendus pour cela. Je ne relèverai pas ce qu'a dit l'honorable sénateur relativement à ces employés, relativement à leur caractère, à leurs devoirs. La commission n'a nommé personne dans son rapport. Le gouvernement ignore encore quels sont les vrais coupables, et naturellement cela nécessitera une autre enquête. La loi exige, pour faire une enquête et recueillir les témoignages sous serment, qu'une personne autre que le ministre soit nommée. Le juge de la Cour de l'Echiquier a été nommé pour faire une enquête. Pendant cette en-

quête je n'ai aucune observation à faire. L'honorable sénateur a maintenant devant lui le rapport de la commission royale, et il a l'appendice et les différents commentaires qui ont été faits. C'est à lui à dire si les raisons qui y sont données justifiaient le ministre de faire ce qu'il a fait. Je ne veux pas faire d'autres commentaires parce que la question ne peut être convenablement discutée lorsqu'une enquête est à la veille d'être faite sous serment.

L'honorable M. SULLIVAN : Y a-t-il eu une enquête relativement à M. Fraser ? C'est le fonctionnaire qui était à Kingston lorsque se produisit le terrible accident, qui causa la mort de plusieurs personnes par l'explosion du gaz acétylène. J'ignore s'il a été libéré de toute responsabilité relativement à cette explosion.

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois pas que cela ait été une des causes de sa suspension.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : J'ai une remarque à faire quant au caractère politique de la commission. M. Fyshe ne s'occupe pas de politique ; il n'est nullement un partisan. Je suppose que son indépendance et sa neutralité l'ont fait nommer. Il faudra bien du temps pour séparer les boucs des brebis. Cela ne pourra être fait que par le juge, qui mettra d'un côté les bons, de l'autre les méchants. Nous les trouverons mêlés dans tous les départements du service administratif, conformément à la loi.

L'honorable M. GIBSON : Mon honorable ami de Hastings a été injuste en disant que des gens s'étaient enrichis en vendant du carbure de calcium au gouvernement. Celui qui exploita le premier le gaz acétylène a fait beaucoup d'argent par sa découverte. Je suis certain que personne ne le blâmera. Il a reçu des commissions pour ses brevets mais mon honorable ami ne serait pas satisfait, comme actionnaire, d'apprendre que les fabricants de carbure de calcium n'ont reçu qu'un dividende de 5 pour cent. Ils ne reçoivent que 5 pour cent et avec ce résultat bien peu d'argent pourrait être volé au gouvernement ou à d'autres personnes.

L'honorable M. LANDRY : Quelqu'un peut-il nous dire qui a inventé le gaz acétylène ?

L'honorable M. GIBSON : Oui, M. T. L. Willson.

L'honorable M. LANDRY : L'inventeur du gaz ?

L'honorable M. GIBSON : Oui.

L'honorable M. SULLIVAN : Est-ce un Canadien ?

L'honorable M. GIBSON : Oui, né à Woodstock.

L'honorable M. MACKEEN : Je regrette de différer d'opinion avec mon honorable ami d'Halifax (l'honorable M. Ross) quant à la politique d'un des membres de la commission. J'ai eu le privilège de connaître ce monsieur depuis un quart de siècle, et je n'ai jamais entendu quelqu'un l'accuser d'être conservateur. Je crois pouvoir dire qu'il a toujours été un ardent libéral. Je suppose qu'il ne s'est jamais occupé de politique comme homme de parti, mais il n'a jamais existé dans le Dominion un libre-échangiste plus avancé, et il est encore libre-échangiste, et pour cette raison j'ai dit qu'il était un libéral. Je suis convaincu que même aujourd'hui il ne considérerait pas comme un honneur d'être pris pour un tory ou un conservateur. S'il était ici, il serait le premier à souffrir de l'accusation. Il est juste que ceci soit bien compris.

L'honorable M. ROSS (Halifax) : On peut être un libre-échangiste sans être un partisan politique.

L'honorable M. MACKEEN : J'ai souvent discuté la politique avec M. Fyshe, et je puis dire qu'il n'a jamais voté dans le sens conservateur une fois dans sa vie. Je crois qu'il est fier d'être libéral. Je crois, tout de même, que c'est un honnête homme.

L'honorable M. GIBSON : Je suis étonné que l'honorable sénateur du Cap-Breton ne soit pas allé plus loin et qu'il n'ait pas dit que de tous les hommes qui ont rempli une position comme celle de M. Fyshe aucun n'a été plus indépendant que lui.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si l'honorable sénateur d'Halifax (M. Ross)

veut prendre la peine de lire le rapport, il viendra nécessairement à la conclusion que M. Fisbe est le plus libéral des libéraux. Sous ce rapport il a proclamé assez haut les principes du libéralisme pour convaincre même un Ecossais comme mon honorable ami. En réponse à l'honorable sénateur de Lincoln, je dirai que je n'ai jamais attaqué l'inventeur de l'acétylène. Ce monsieur n'a fait que passer des contrats avec le gouvernement. Il a occupé une position indépendante comme fabricant et a vendu du carbure de calcium.

RAPPORTS EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY : Avant l'appel de l'ordre du jour, je demanderai à mon honorable ami le secrétaire d'Etat, qui a pris une note relative à un certain rapport que j'ai demandé en janvier dernier, s'il n'a pas oublié de lire cette note et s'il est prêt à me répondre aujourd'hui ?

L'honorable M. SCOTT : Je ne l'ai pas oubliée.

L'honorable M. LANDRY : Mais je ne suis pas plus avancé.

L'honorable M. SCOTT : Je ne sais pas si je puis avoir une réponse. Celui que le rapport concerne est un membre de la Chambre des communes, et j'ignore s'il serait de bon goût de poser cette question au sujet de ce député.

L'honorable M. LANDRY : Est-ce que le gouvernement refuse de répondre ? C'est tout ce que je veux savoir.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pu me renseigner à ce sujet.

L'honorable M. LANDRY : Il n'y a rien dans ma question qui indique que M. Delisle est un membre de la Chambre des communes. J'ai demandé si un homme, du nom de Siméon Delisle, de Portneuf, a reçu de l'argent du gouvernement ? Il est facile de répondre à cela. Il en a reçu ou il n'en a pas reçu.

L'honorable M. SCOTT : J'ai posé la question à différents départements, et je n'ai pu en obtenir une réponse.

L'honorable M. LANDRY : Eh bien, nous essaierons encore d'en avoir une.

LE DIVORCE GILMORE.

ORDRE AJOURNE.

L'honorable M. BOSTOCK (en l'absence de l'honorable M. Kirchhoffer), propose :

La troisième lecture du bill (JJ) intitulé : "Loi pour faire droit à Edith May Gilmore".

L'honorable M. CLORAN : J'ai été prié hier, au nom du sénateur Kirchhoffer, de ne pas discuter aujourd'hui ce bill, parce qu'il désire être ici lorsqu'il subira sa troisième lecture, et j'y ai consenti. Si le Sénat désire le discuter à présent, je proposerai mon amendement, mais j'ai promis de ne pas le proposer en l'absence de l'honorable sénateur.

L'honorable M. BAKER : Pour cette raison, je propose que cet ordre soit rescindé et qu'il soit inscrit dans le cahier des avis pour le 7 mai prochain.

La motion est adoptée.

LA STANDARD ACCIDENT AND GUARANTEE COMPANY.

ADOPTION DES AMENDEMENTS DES COMMUNES.

L'ordre du jour appelle :

Prise en délibération des amendements faits par la Chambre des communes au bill (C) intitulé: Loi constituant en corporation la "Standard Accident and Guarantee Company".—(L'honorable M. Kerr.)

L'honorable M. KERR propose l'adoption des amendements.

L'honorable sir MACKENKIE BOWELL: Ces amendements sont-ils importants ?

L'honorable M. KERR : Il y a deux amendements. Le premier a pour objet de supprimer le pouvoir qu'ont les directeurs d'augmenter le capital-actions. Ceux qui sont intéressés dans le bill consentent à l'amendement. Le deuxième amendement a pour objet de décréter que la compagnie devra être assujétie non seulement aux dispositions de la loi des assurances, mais sera assujétie à toute autre loi qui pourra être adoptée, durant la présente session, relativement aux assurances.

L'honorable sir MACKENKIE BOWELL: Je ne crois pas que ces amendements soient assez importants pour me permettre d'ap-

peler l'attention sur la règle 131 ; mais cette règle s'appliquera à des amendements faits à d'autres bills qui sont inscrits pour aujourd'hui dans le cahier des avis. La règle se lit ainsi :

Lorsqu'un bill privé est rapporté de la Chambre des communes avec des amendements importants, ces amendements, avant d'être lus la deuxième fois, sont renvoyés au comité général ou au comité permanent primitivement saisi du bill.

Il y a d'inscrit dans le cahier des avis un bill auquel ont été faits 16 ou 17 amendements. Je doute que quelqu'un ait eu le temps d'étudier ces amendements et il me semble que d'après la règle 131 le bill, avec ses amendements, devrait être soumis au comité général de la Chambre ou à un comité spécial permanent, ou bien la règle devrait être suspendue, si le Sénat juge que la chose est nécessaire. Je ne crois pas que depuis que cette règle existe nous l'ayons jamais invoquée.

L'honorable M. LANDRY : Je ne crois pas que le second amendement qui nous est soumis soit nécessaire, parce que la compagnie doit être assujétie à toute loi d'assurance adoptée à cette session ou avant cette session.

La motion est adoptée.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (101) intitulé : "Loi concernant la Fort William Terminal Railway and Bridge Company".—(L'honorable M. Watson.)

Bill (41) intitulé : "Loi constituant en corporation la Standard Plate Glass Insurance Company of Canada".—(L'honorable M. Jaffray.)

Bill (40) intitulé : "Loi concernant la compagnie dite The Pacific Coast Fire Insurance Company".—(L'honorable M. Bostock.)

PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION

L'honorable M. LANDRY : Avant l'ajournement de la Chambre, j'aimerais à savoir de l'honorable leader du Sénat si le gouvernement a pris une décision relativement au pont de Québec.

L'honorable M. SCOTT : Non, l'impression du rapport a dû être retardée longtemps et elle le sera encore. Il faudra imprimer quatre-vingts plans et cartes. Les premiers qui ont été envoyés étaient des esquisses et ne pouvaient être imprimés. Le rapport mentionne les plans, et tant que ceux-ci ne seront pas imprimés, le rapport sera inintelligible, parce qu'il mentionne à chaque instant un plan ou une carte.

L'honorable M. LANDRY : Je dois m'être exprimé en très mauvais anglais. Je n'ai pas parlé du rapport. J'ai demandé si le gouvernement avait décidé ce qu'il allait faire relativement au pont.

L'honorable M. SCOTT : Non, le gouvernement n'a fait aucune déclaration à ce sujet.

Le Sénat s'ajourne à demain à trois heures.

SENAT.

Séance du jeudi, 9 avril 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

MOTION.

L'honorable M. McKAY (Truro) en l'absence de l'honorable M. Ferguson, propose :

Qu'il soit émis un ordre du Sénat demandant un rapport contenant une liste de tous les chemins de fer du Canada qui ne sont pas sous l'autorité ou la juridiction de la commission des chemins de fer, et mentionnant, pour chaque cas, la raison pour laquelle un chemin de fer n'est pas sous l'autorité de la commission.

L'honorable M. SCOTT : Il n'y aura aucune objection à l'adoption de cette motion.

La motion est adoptée.

DEFRICHEMENT DE TERRAIN AUX FORTS DE LEVIS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY demande :

1. Le gouvernement a-t-il fait défricher le terrain en avant des forts n° 1 et n° 2 de Lévis?

2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux?
3. Si non, à qui cet ouvrage a-t il été confié et à quelles conditions?
4. Quels sont les noms des contremaîtres employés à cette fin?
5. Quel salaire recevaient-ils?

L'honorable M. SCOTT: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. Oui, une lisière, de 18 pieds de largeur, des broussailles bordant le chemin en avant des forts 1 et 2, à Lévis, a été défrichée. Des soumissions ont été demandées et le contrat pour ce travail a été accordé au plus bas soumissionnaire.

L'honorable M. LANDRY: Est-ce tout?

L'honorable M. SCOTT: C'est tout.

L'honorable M. LANDRY: C'est tout ce que je puis savoir, je suppose.

L'honorable M. SCOTT: Les autres questions ont été posées avec l'idée que le travail avait été fait à la journée.

L'honorable M. LANDRY: Il n'y avait pas de contremaître?

L'honorable M. SCOTT: Oh non!—c'est ce qu'on m'a dit.

L'honorable M. LANDRY: Le gouvernement prétend-il que personne n'a surveillé cet ouvrage?

L'honorable M. SCOTT: Je ne puis, à ce sujet, donner d'autre renseignement que celui que j'ai reçu.

L'honorable M. LANDRY: Je donnerai un autre avis d'interpellation, afin de tirer mon honorable ami de l'inquiétude dans laquelle il peut être à ce sujet.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Les deux dernières questions sont très claires. Une des questions se lit ainsi: "Quels étaient les contremaîtres"? Et l'autre question: "Quels salaires recevaient-ils"? Peut-être l'honorable secrétaire d'Etat n'a-t-il pas reçu ce renseignement.

L'honorable M. SCOTT: Lorsque le travail est confié au plus bas soumissionnaire, le gouvernement n'emploie pas un contremaître. L'ouvrage n'est pas surveillé. Il est fait sous contrat. Voilà l'idée.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ai compris que l'honorable ministre avait dit que le travail avait été fait à la journée.

L'honorable M. SCOTT: J'ai dit que les questions avaient été posées avec l'idée que le travail allait être fait à la journée et le département dit qu'aucune soumission n'a été demandée et que le contrat a été accordé au plus bas soumissionnaire.

LE PONT DE QUEBEC.

AJOURNEMENT DE LA MOTION—AVIS DE MOTION.

L'honorable M. LANDRY demande:

1. Quand le gouvernement a conclu en 1903 un arrangement financier avec la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec a-t-il alors exigé et en a-t-il fait une obligation du contrat que la compagnie souscrivit de suite des actions additionnelles au montant de $200,000?
2. La compagnie a-t-elle fait souscrire cette somme additionnelle?
3. Par qui, nommément?
4. A-t-elle ensuite consacré le montant qu'elle a ainsi obtenu à payer des travaux imputables au capital, ou n'a-t-elle pas plutôt affecté la presque totalité de cette somme, soit $118,721, au paiement de l'escompte auquel les obligations de la compagnie avait été émises, le constructeur des piliers du pont ayant accepté d'éteindre une réclamation de $283,279 qu'il avait contre la compagnie en prenant des débentures de la dite compagnie au montant de $472,000, c'est-à-dire à un discompte de 49 p. 100?

L'honorable M. SCOTT: Mon honorable ami comprend bien que je prends connaissance de ces questions à une heure avancée de la journée, et qu'il m'est alors impossible d'avoir une réponse. J'ai parlé au ministre des Finances, et il n'a pu me donner une réponse. Il m'a cependant promis de s'occuper de la question.

L'honorable M. LANDRY: Peut-être que M. Parent pourrait donner une réponse.

L'honorable M. SCOTT: M. Parent n'est pas tenu de me répondre comme l'est un de mes collègues.

La motion est tenue en suspens jusqu'au 7 mai.

RAPPORTS EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY: Avant l'appel de l'ordre du jour, peut-être mon honorable ami sera-t-il capable de répondre à la question que je lui ai posée hier relati-

vement à un rapport demandé le 29 juin dernier ?

L'honorable M. SCOTT : Je regrette de ne pouvoir le faire.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre sait, je suppose, ce qui fait le sujet du rapport ?

L'honorable M. SCOTT : Oui, il concerne une personne de l'autre branche du parlement.

BILL DE LA OTTAWA, BROCKVILLE AND ST. LAWRENCE RAILWAY COMPANY.

AMENDEMENTS DES COMMUNES.

L'ordre du jour appelle :

Prise en délibération du message de la Chambre des communes désapprouvant les amendements faits par le Sénat au bill (74) intitulé: Loi concernant la compagnie du chemin de fer dite " The Ottawa, Brockville and St. Lawrence Railway Company ".

L'honorable M. DERBYSHIRE : On me dit que dans l'intérêt de ce projet et des actionnaires, l'article 4 devrait être retenu, parce qu'il s'agit d'un bill spécial. La ville de Brockville possède sa lumière électrique et d'autres industries d'utilité publique, et conséquemment cet article devrait être conservé, parce que la loi spéciale va neutraliser la loi générale des chemins de fer. L'article 247 de la loi des chemins de fer est presque semblable à cet article :

Lorsqu'une compagnie est autorisée par une loi spéciale du Parlement du Canada à construire, à exploiter et à entretenir des lignes télégraphiques, téléphoniques ou de transmission de lumière, de chaleur, de force motrice ou d'électricité, cette compagnie peut, du consentement du conseil municipal ou autre autorité chargée de l'administration d'une voie publique, d'un square, ou autre place publique, y pénétrer pour y exercer les dits pouvoirs, et, aussi souvent que la compagnie le juge à propos, y creuser et ouvrir le sol de toute voie publique, square ou autre place publique sauf cependant les dispositions qui suivent:

(a) La compagnie ne doit pas entraver la circulation publique ni obstruer en aucune manière l'entrée d'aucune porte, barrière ou porte-cochère non plus que le libre accès à un bâtiment.

(b) La compagnie ne peut permettre qu'il soit posé de fils à une hauteur de moins de vingt-deux pieds au-dessus de ces chemins ou lieux publics, ni planter plus d'une ligne de mâts le long d'aucun chemin public.

L'article 4 du bill se lit comme suit :

La compagnie ne peut vendre, aliéner ou distribuer de force ou d'énergie électrique dans le limite d'une cité ou d'une ville qui possède et tient en service ses propres installations et usines de production de force ou de lumière électrique, sans le consentement de la municipalité exprimé par règlement.

En vertu de la première charte accordée pour ce chemin de fer, la compagnie avait le pouvoir de vendre de l'électricité ; mais, en renouvelant sa charte, nous enlevons ce pouvoir à la compagnie, et nous voudrions que l'article 4 restât dans le bill. Voilà pourquoi le bill a été renvoyé au Sénat, et j'espère que cette honorable Chambre trouvera moyen de laisser cet article dans le bill tel qu'il a été transmis de la Chambre des communes.

L'honorable M. LANDRY : Si je comprends bien, l'amendement de la Chambre des communes a pour objet de remettre cet article dans le bill.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Oui.

L'honorable M. BEIQUE : L'article 4 du bill a été retranché parce qu'il ne va pas aussi loin que la loi des chemins de fer. L'article 247 de la Loi des chemins de fer offre, en pareils cas, un certain nombre de garanties aux municipalités. Il décrète comment les poteaux et les fils doivent être posés, et le parapraghe 8 de l'article 247 dit que :

Rien dans le présent article n'est censé autoriser la compagnie qui exerce les pouvoirs qui y sont mentionnés, à vendre ou à distribuer de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité dans les cités, villes ou villages, sans qu'elle ait au préalable obtenu, par un règlement, le consentement de la municipalité à cet effet.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur sera-t-il assez bon pour lire l'article 4 du bill ?

L'honorable M. BEIQUE : L'article 4 ne va pas aussi loin que cela. Il protège la municipalité que si, lors de l'adoption du bill, elle exploite une installation électrique ; mais supposons qu'un mois ou un an après l'adoption du bill, la municipalité décide d'acquérir une installation électrique. Elle n'aurait pas la garantie que lui donne l'article 247 de la loi des chemins de fer, et c'est parce que la loi des chemins de fer offre une meilleure protection que l'article 4 du bill que l'amendement a été fait. Maintenant on fait remarquer que l'article 247 ne s'appliquerait pas à cette loi spé-

ciale. Il ne peut pas y avoir deux opinions à ce sujet, parce que l'article 247 décrète que lorsqu'une compagnie est autorisée par une loi spéciale du Canada :

A construire, à exploiter et à entretenir des lignes télégraphiques, téléphoniques ou de transmission de lumière, de chaleur, de force motrice ou d'électricité, cette compagnie peut, du consentement du conseil municipal ou autre autorité chargée de l'administration d'une voie publique, y pénétrer pour y exercer les dits pouvoirs, et aussi souvent que la compagnie le juge à propos, y creuser et ouvrir le sol de toute voie publique, sauf cependant les dispositions qui suivent:

De sorte que la garantie donnée à la compagnie est meilleure en vertu de l'article 247 de la loi des chemins de fer qu'en vertu de l'article 4 bill, et conséquemment, nous devrions, à mon avis, insister sur l'adoption de l'amendement, et je suis bien convaincu que si l'autre Chambre comprend la raison elle l'approuvera.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Mais la compagnie ne désire pas que cet article soit retranché, parce que le premier bill constituant la compagnie en corporation lui donnait ce pouvoir. En renouvelant cette charte, nous lui enlevons des pouvoirs que lui donnait la première charte. Je ne crois pas que nous ferions mal en l'adoptant tel qu'il est maintenant.

L'honorable M. POWER : Quelle que soit l'opinion d'un chacun sur cette question, comme les auteurs du bill désirent que cet article 4 soit réinséré dans le bill, je ne vois pas pourquoi, nous qui ne sommes pas intéressés directement dans la question, nous refuserions de faire ce qu'elle désire.

L'honorable M. LANDRY : Voilà un principe large.

L'honorable M. POWER : Il n'y a pas, à mon avis, de principe en cause, et je crois que l'honorable sénateur de Brockville devrait demander au Sénat de ne pas insister sur l'adoption de son amendement qui a pour objet le biffage de l'article 4. Aussi, devons-nous en disposer maintenant

L'honorable M. DERBYSHIRE : J'ai le plaisir de demander au Sénat de ne pas insister sur son amendement.

L'honorable M. LANDRY : Je crois que ce bill devrait être transmis au comité général ou au comité d'où il vient, pour que ce comité fasse un rapport. Il pourrait être mieux discuté dans une réunion de ce genre.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur a raison dans la pratique.

L'honorable M. LANDRY : Qu'il reste en suspens.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si je comprends bien, ce n'est pas un amendement fait par le Sénat. Le bill a été présenté au Sénat et adopté. C'est un amendement fait par la Chambre des Communes à un bill du Sénat.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Non. Il a été adopté par les Communes et transmis ici. Le comité des chemins de fer a retranché l'article, et nous voulons réinsérer cet article, et nous croyons qu'il doit être réinséré.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Est-ce que j'ai compris que l'honorable sénateur a prétendu qu'il a trouvé dans la loi consolidé des chemins de fer une disposition qui protège amplement les intérêts des compagnies sans cet article?

L'honorable M. BEIQUE : Une meilleure protection que celle qu'offre cet article.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Dois-je comprendre, de plus, que si cet article est adopté il neutralise la loi des chemins de fer?

L'honorable M. BEIQUE : Oui.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Alors il n'est pas nécessaire.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Ils ne comprennent réellement pas encore cet article.

L'honorable M. SULLIVAN : Non, personne ne le comprend.

L'honorable M. DERBYSHIRE : La première charte permettait de vendre l'électricité dans les villes et les villages que traversait le chemin de fer. En renouvelant la charte, nous enlevons à la compagnie ces pouvoirs-là, par l'article 4. Nous ne voulons pas lui permettre de vendre de la force électrique.

L'honorable M. McMILLAN : Je crois que la proposition de l'honorable sénateur de Stadacona est celle qui doit être adoptée. Des privilèges étaient donnés par la pre-

mière loi. Les porteurs de la charte pouvaient vendre de l'énergie électrique. Maintenant nous voulons lui enlever ce pouvoir, et l'honorable sénateur de Salaberry dit que l'article 4, s'il reste inséré dans le bill, détruira la protection que donne à la compagnie la loi générale des chemins de fer, S'il en est ainsi, l'article assurément doit être retrtanché. Je crois que la loi générale des chemins de fer donne de plus amples pouvoirs que ceux qu'elle retiendrait par cet article. Pour cette raison la proposition de l'honorable sénateur de Strathcona devrait être adoptée et le bill renvoyé au comité des chemins de fer, pour qu'il y soit discuté intelligemment.

L'honorable M. CLORAN : Si j'ai bien compris l'explication de l'honorable sénateur de Salaberry, malgré l'insertion de l'article 4 dans la loi spéciale, elle tombe sous l'empire de l'article 247 de la loi générale des chemins de fer. La loi spéciale donne certains pouvoirs, qui sont encore assujétis à l'article 247 de la loi des chemins de fer. Vu l'explication de l'honorable sénateur de Salaberry, qui est juste, je crois, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de laisser insérer dans le bill l'article en question, parce que, suivant l'interprétation que l'honorable sénateur a donnée de l'article 247 de la loi des chemins de fer, ce bill tomberait sous l'application et l'empire de la loi générale des chemins de fer.

L'honorable M. BEIQUE : Non, l'article 4 du bill neutraliserait la loi des chemins de fer.

L'honorable M. CLORAN : Est-ce que l'article 247 de la loi des chemins de fer ne décrète pas que, nonobstant toute chose mentionnée dans la loi spéciale, il sera. . . .

L'honorable M. BEIQUE : Non.

L'honorable M. CLORAN : J'ai compris cela en entendant l'honorable sénateur lire l'article.

L'honorable M. BEIQUE : Je ne l'ai pas lu de manière à faire comprendre cela. Lorsque la compagnie est autorisée à faire une certaine chose, elle doit la faire à certaines conditions. Si, par une loi spéciale, nous imposons de nouvelles conditions, nous faisons disparaître l'article 247.

L'honorable sénateur chargé du bill croit erronément que parce que la compagnie a été autorisée par une charte à vendre de l'énergie électrique, il est nécessaire d'insérer cette disposition dans l'article 4, si nous lui permettons de continuer à jouir de ce pouvoir. La loi des chemins de fer est censée former partie de toutes les chartes des compagnies de chemins de fer; conséquemment cette compagnie serait obligée de remplir ces conditions en exerçant ses pouvoirs.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Nous avons permis que l'article 4 restât dans le projet de loi dit Hamilton Radial bill. Nous avons fait la même chose pour d'autres bills adoptés à cette session-ci par cette honorable Chambre. Alors pourquoi d'honorable sénateurs veulent-ils le retrancher de ce bill? Je voudrais que l'article 4 restât. Il satisfait les porteurs de cette charte, et nous voudrions qu'il fût adopté tel qu'il est.

L'honorable M. GIBSON : D'après le bill tel qu'il nous a été transmis de la Chambre des Communes, cette charte de chemin de fer a été octroyée en 1900 et renouvelée en 1902, 1904 et 1906, et quand la première charte fut accordée en vertu de la loi des chemins de fer, la compagnie du chemin de fer avait le droit, en vertu de l'article 247, de produire de la force électrique et de la vendre. Depuis ce temps, la ville de Brockville produit sa lumière électrique et elle est plus intéressée dans ce chemin de fer que toute autre municipalité. Il est demandé simplement que cette réserve soit faite en faveur de la ville de Brockville, pour empêcher que la compagnie du chemin de fer fasse de la concurrence à l'usine municipale de Brockville.

L'honorable M. KERR : Mais les dispositions générales de la loi des chemins de fer permet cela.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Qu'avez-vous inséré dans le projet de loi dite Hamilton Radial Railway Bill?

L'honorable M. KERR : Il n'existait auparavant aucune disposition de ce genre. J'ignore pourquoi l'article a été inséré dans le bill, et j'ignore s'il y a été inséré. Mais la loi générale des chemins de fer est plus ample et plus compréhensible et laisse le

droit de consentir ou de refuser à un plus grand nombre de municipalités que celles mentionnées dans le bill. Voyez ce que la loi des chemins de fer décrète avant d'adopter cet article. Elle dit ceci :

Rien dans le présent article n'est censé autoriser la compagnie qui exerce les pouvoirs qui y sont mentionnés, à vendre ou à distribuer de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité dans les cités, villes ou villages, sans qu'elle ait au préalable obtenu, par un règlement, le consentement de la municipalité à cet effet.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Nous comprenons cela.

L'honorable M. KERR : De sorte que non seulement Brockville mais toute autre municipalité que ce chemin de fer traversera, qu'il possède ou non le droit de vendre de l'électricité, pourra empêcher la compagnie d'y vendre l'énergie électrique. L'autre article ne le défend qu'aux municipalités qui produisent leur lumière électrique. Pendant que Brockville a tous les pouvoirs que lui donnerait l'article projeté, les autres municipalités qui ne produisent pas leur lumière électrique n'auraient pas ces pouvoirs, et cela créerait de la confusion. L'article 4 du bill se lit ainsi :

4. La compagnie ne peut vendre, aliéner ou distribuer de force ou d'énergie électrique dans les limites d'une cité ou d'une ville qui possède et tient en service ses propres installations et usines de production de force ou de lumière électrique, sans le consentement de la municipalité exprimé par règlement.

Supposons, pour les fins de la discussion, que Brockville possède ses usines de force et d'énergie électriques, et supposons que ce chemin traverse la ville de Peterborough qui ne produit pas sa lumière électrique et ne possède pas d'usines de production de force électrique. Cette loi-ci n'empêcherait pas la compagnie de distribuer de la lumière électrique dans Peterborough sans cet article, qui neutralise complètement la loi générale. La loi générale ne protégerait pas seulement Peterborough, mais elle protégerait aussi Brockville, et pour cela on pourrait dire que cet article est plus facile à comprendre que l'autre.

L'honorable M. LANDRY : Si je comprends bien, il s'agit simplement de ceci : Il nous a été transmis de la Chambre des Communes un bill contenant l'article 4. Cet article a été retranché par notre comité. La Chambre des communes a refusé d'accepter cet amendement, parce que nous l'avons appelé une amélioration. Le comité des chemins de fer a cru améliorer le bill en faisant cela. Une discussion s'est élevée, et nous nous demandons si nous améliorons le bill. L'honorable sénateur d'Halifax dit qu'il n'y a pas ici de principe en cause. Je conseillerai à mon honorable ami de renvoyer le bill au comité des chemins de fer, pour que la question y soit discutée. S'il a raison, il aura assurément gain de cause et nous ne sacrifierons rien. Il devrait proposer que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable M. YOUNG : En vertu de la règle 131.

Le PRESIDENT : Est-ce que l'honorable sénateur de Brockville approuve cette motion?

L'honorable M. DERBYSHIRE : Oui, je propose que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il y a un autre point qui n'a pas été touché relativement à cet article : il est défendu seulement à la compagnie de vendre de l'électricité dans les municipalités des cités et des villes. La lumière électrique, l'énergie électrique et le téléphone sont installés dans plusieurs municipalités qui ne sont ni des cités, ni des villes. Dans les villages et les municipalités ordinaires la compagnie, en vertu de cet article, pourrait faire des opérations.

La motion est adoptée.

BILL MODIFIANT LA LOI DES PRISONS ET DE REFORME DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. POWER propose la deuxième lecture du bill (KK) intitulé: "Loi modifiant la loi des prisons publiques et de réforme, en ce qui concerne la province de la Nouvelle-Ecosse."

Il dit : Ce bill s'applique à deux institutions de la ville d'Halifax, et comme je l'ai dit lors de sa première lecture, la mesure a pour objet d'assimiler la loi qui ré-

git ces institutions à celle qui régit les institutions du même genre dans Ontario. Lorsque le bill sera soumis au comité général de la Chambre, je serai bien prêt à en discuter les détails, et si quelque honorable sénateur désire avoir maintenant plus de renseignements, je serai heureux de les lui donner. C'est un bill d'une nature locale, et rien de plus.

L'honorable M. LANDRY : C'est un bill d'intérêt public?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LANDRY : Y a-t-il une loi spéciale pour la Nouvelle-Ecosse et une loi spéciale pour Ontario?

L'honorable M. POWER : Il y a une loi générale (chapitre 148 des statuts revisés) intitulé : " Loi concernant les prisons publiques et les prisons de réforme privées." Les premiers quarante et un articles de ce chapitre s'appliquent à toutes les provinces. La 2ème partie s'applique à la province d'Ontario et la 5ème partie à la province de la Nouvelle-Ecosse. Ce bill a pour objet d'amender la loi en ce qu'elle concerne deux institutions de la province de la Nouvelle-Ecosse.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

L'honorable M. POWER propose que le bill soit soumis demain au comité général de la Chambre.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Comme ce bill a pour objet d'amender la loi générale, je suppose que le gouvernement approuve la proposition faite dans l'amendement proposé par l'honorable sénateur qui a présenté le bill.

L'honorable M. SCOTT : Le bill, nécessité par le progrès intectuel du siècle, a pour objet de faire interner les jeunes délinquants dans les écoles industrielles. Le présent bill ne s'applique qu'à deux articles de la loi générale, à l'article 90 qui autorise le juge à envoyer les jennes garçons protestants à l'Ecole Industrielle d'Halifax et à l'article 95 l'autorisant aussi à envoyer les jeunes garçons catholiques romains à une semblable institution. C'est pour empêcher les jeunes garçons d'aller en prison et de se mêler aux criminels.

Hon. M. POWER.

L'honorable M. POWER : En réponse à l'honorable sénateur de Hastings, je dirai que le bill a été soumis au département de la Justice, que le sous-ministre y a fait quelques changements. Le bill est tel qu'il nous est venu de son bureau.

La motion est adoptée.

LOI CONCERNANT LA PHOENIX ASSURANCE COMPANY, LIMITED.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. BOSTOCK propose la deuxième lecture du bill (LL) intitulé : " Loi concernant la Phoenix Assurance Company, Limited."

Il dit : Ce bill a pour objet de permettre à la compagnie d'assurance Phoenix de faire les affaires d'assurances de la Pellican Insurance Company, les deux compagnies s'étant fusionnées. D'après notre loi, une compagnie d'assurance contre le feu n'a pas le droit de faire des affaires d'assurances sur la vie; mais cette compagnie a reçu du ministre l'autorisation de faire les affaires de la Pellican Insurance Company pour assurances actuellement en vigueur. Elle ne devra point émettre de nouvelles polices, mais elle sera capable de s'occuper des polices qui sont actuellement en vigueur, et elle demande l'adoption de cette loi pour lui permettre de faire cela.

La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (MM) intitulé : " Loi consituant en corporation le synode de Keewatin."—(L'honorable M. Ellis.)

LA COMPAGNIE DITE THE TRADERS LIFE INSURANCE COMPANY.

MOTION.

L'honorable M. YOUNG propose l'adoption du 21ème rapport du comité des ordres permanents. Il dit : L'honorable sénateur de Belleville a appelé mon attention sur le fait que ce n'est pas la règle 113 qui devrait être suspendue avec la permission de la Chambre, mais bien la règle 110. Ce rapport s'applique à une pétition demandant la permission de présenter une requête après l'expiration du temps où sont pré-

sentées les requêtes. Le comité a décidé de faire un rapport favorable, mais en faisant ce rapport ou en l'imprimant, il a mentionné la règle 113 au lieu de la règle 110.

L'honorable M. LANDRY : Le comité peut avoir fait l'erreur en rédigeant le rapport où il peut avoir eu l'intention de demander la suspension de la règle 113, qui régit aussi la présentation des requêtes.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Ce bill est assez important, ayant pour objet la formation d'une autre compagnie d'assurance. Le comité a fait rapport que des raisons suffisantes ont été données pour dispenser de l'observance des règles du Sénat relativement à la présentation de la requête. L'honorable sénateur peut-il faire connaître les raisons qui ont été données pour demander la suspension des règles du Sénat? Naturellement, le Sénat, en adoptant le rapport du comité, suppose qu'il est juste, mais il doit savoir si les raisons qui ont été données sont bonnes, pour que ses membres puissent juger de la justesse du rapport.

L'honorable M. CLORAN : Je désire soulever un point d'ordre. L'honorable sénateur a-t-il le droit de dire ce qui s'est passé au comité ? J'ai été rappelé plusieurs fois à l'ordre pour avoir fait la même chose.

Le PRESIDENT : Le président du comité peut donner les raisons sur lesquelles le rapport est basé.

L'honorable M. CLORAN : Je n'insiste pas sur le point d'ordre. Je comprends que la décision s'applique à tous les cas.

Le PRESIDENT : Oui, mais ce cas-ci n'est pas analogue aux cas dont veut parler l'honorable sénateur.

L'honorable M. YOUNG : D'habitude le comité des ordres permanents fait ses rapports courts autant que possibles, parce qu'ils sont généralement pour la forme. La question qu'a posée l'honorable sénateur de Hastings est juste. La compagnie n'a pu présenter sa requête en temps voulu, à cause de l'absence du pays de quelques-uns des pétitionnaires. Parlant de mémoire, elle l'a fait signer le 23 mars, et le temps de la présentation des requêtes était expiré depuis le 18. Elle était en retard de quelques jours. Les témoignages donnés devant le comité ont convaincu celui-ci qu'il pouvait à bon droit faire cette recommandation.

L'honorable M. LANDRY : En tout cas, la requête doit être présentée et les autres délais devront s'ensuivre.

L'honorable M. YOUNG : Certainement.

La motion est adoptée.

BILL CONCERNANT LA SOCIETE DITE LA RUTHENIAN CATHOLIC MISSION.

ADOPTION DES AMENDEMENTS.

L'honorable M. CLORAN propose l'adoption des amendements faits par le comité des bills privés au bill (69) intitulé : "Loi constituant en corporation la société dite The Ruthenian Catholic Mission of the Order of St. Basil the Great in Canada."

Il dit : Un amendement a pour objet de porter le nombre des directeurs de trois à cinq.

L'honorable M. SULLIVAN : L'honorable sénateur voudra-t-il être assez bon pour expliquer ce qu'est cette mission?

L'honorable M. CLORAN : Personnellement, je ne connais pas le sujet; mais, en l'absence de l'honorable sénateur (l'honorable M. Talbot) qui est chargé du bill, je dirai qu'elle a pour but des travaux de charité et d'éducation. La société demande l'autorisation de faire des placements sur des immeubles pour une somme ne dépassant pas un revenu annuel de $25,000 et le droit d'hypothéquer ses propriétés et de prêter les fonds qu'elle a sur certaines garanties. En même temps le bill pourvoit à ce que tous ses fonds soient appliqués à des fins d'éducation, de charité et de bienveillance.

La motion est adoptée.

BILL CONCERNANT LA LONDON AND LANCASHIRE GUARANTEE AND ACCIDENT COMPANY.

ADOPTION DES AMENDEMENTS DES COMMUNES.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) propose l'adoption des amendements faits par la Chambre des communes au bill (Q) inti-

tulé : "Loi constituant en corporation la London and Lancashire Guarantee and Accident Company of Canada."

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ai appelé hier l'attention de la Chambre sur le présent bill auquel il a été fait de 16 à 18 amendements. Ne sont-ils pas assez importants pour les faire tomber sous l'empire de l'article sur lequel j'ai appelé l'attention, et qui tend à décréter qu'ils doivent être soumis au comité général de la Chambre ou à un comité permanent? Si l'honorable sénateur désire que le bill soit adopté à présent, il aurait dû expliquer les amendements.

Le PRESIDENT : Si les amendements sont importants, l'honorable sénateur pourrait proposer qu'ils soient soumis au comité général de la Chambre.

L'honorable M. POWER : Ou au comité des banques et du commerce.

L'honorable M. ROSS : Je considère que les amendements ne sont pas importants. Un amendement a pour objet d'augmenter le nombre des directeurs. Les autres amendements ont pour objet de réduire les pouvoirs de la compagnie. Si ces amendements fortifiaient ou augmentaient les pouvoirs de la compagnie tels qu'approuvés par le comité des banques et du commerce, la chose serait différente; mais ils enlèvent plutôt à la compagnie quelques-uns des pouvoirs que le comité veut lui donner. Je crois que la Chambre peut parfaitement adopter les amendements.

La motion est adoptée.

A six heures le président lève la séance.

Reprise de la Séance.

L'honorable M. SCOTT : Quand la Chambre des communes a ajourné à six heures, elle discutait encore le bill qui concerne le revenu intérieur, et plus particulièrement l'industrie du tabac, et je ne crois pas qu'elle adopte cette mesure d'ici à une heure, et elle a promis de s'occuper ensuite du bill—que nous considérons comme important—relativement à l'immigration, du bill dont nous nous sommes surtout occupés avant l'ajournement de Pâques. Je crois donc qu'il vaudrait mieux que nous ayons demain deux séances de la Chambre, une séance à onze heures, alors que nous pourrions disposer de la besogne et faire sanctionner ces bills à trois heures et ajourner demain. Il est presque inutile d'attendre jusqu'à ce soir, parce que le bill ne nous parviendrait peut-être qu'à dix ou onze heures. Je proposerai donc que lorsque la Chambre lèvera sa séance aujourd'hui elle se réunisse demain, à onze heures, et que la séance de onze heures soit considérée comme une séance distincte et qu'il y ait demain deux séances.

L'honorable M. LANDRY : Avec la permission du Sénat.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable ministre peut-il nous dire quels bills il est nécessaire que le Sénat adopte avant de consentir à un ajournement. Si je comprends bien, un de ces bills donne au gouverneur en conseil le pouvoir de lancer une proclamation touchant l'immigration. Quels sont les autres ?

L'honorable M. SCOTT : L'autre bill est connu sous le nom de bill du Revenu Intérieur. Il impose des droits d'accise sur le tabac brut et le tabac fabriqué.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: C'est le bill que la Chambre des communes est en train de discuter.

L'honorable M. SCOTT : C'est ce bill à propos duquel elle ferraille. Il intéresse considérablement la province de Québec, et l'on a jugé qu'il était opportun qu'avant que des préparatifs fussent faits pour les travaux du printemps, le peuple du Bas-Canada sût que la loi devait être réellement changée. C'est que j'ai entendu dire dans la Chambre des communes, et c'est ce qui indique qu'on désire que le bill soit adopté le plus promptement possible.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre entend-il par travaux du printemps les élections provinciales ?

L'honorable M. DERBYSHIRE : La culture du tabac.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL Est-ce que la question de l'ajournement ne pourrait pas être réglée ce soir pourvu que ces bills soient adoptés le matin par le Sénat et sanctionnés dans l'après-midi?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Puis-je savoir de l'honorable secrétaire d'Etat s'il a songé à la longueur de l'ajournement projeté du Sénat?

L'honorable M. SCOTT : Le jour qui a été d'abord fixé était le 30 avril. Ce serait un jeudi.

L'honorable M. CLORAN : C'est un mauvais jour.

L'honorable M. SCOTT : Le jour de la réunion des Chambres est toujours un mauvais jour. On désire ajourner cette réunion indéfiniment. Comme nous ne pouvons ajourner le jour qui avait été d'abord fixé, je ne vois pas d'objection à ce que nous prologions l'ajournement d'une couple de jours. Je crois que nous pourrions ajourner jusqu'à mardi le 5 ou jusqu'au mercredi, le 6.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je ne veux pas dicter à l'honorable ministre sa ligne de conduite ; mais je crois qu'à cette époque de la session, avec la perspective de beaucoup de besogne qui viendra de l'autre Chambre, nous devrions ajourner jusqu'au 5 ou 6 mai ? A moins d'être prêts à adopter sans discussion une douzaine de bills qui doivent nous être tranmis, je dirai que nous n'étudions pas avec soin les bills qui nous sont soumis. Je comprends que ceux qui demeurent à une grande distance de la capitale désirent un long ajournement; mais notre devoir envers le pays doit primer l'intérêt personnel. Cependant, si le gouvernement prend la responsabilité d'un long ajournement, nous ne pouvons, nous la minorité, objecter à cela.

L'honorable M. SCOTT : Je crois qu'il vaudrait mieux ajourner au 30.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Alors fixez cette date.

L'honorable M. SCOTT : Mais j'ai constaté que les membres des deux côtés de la Chambre, entre autres, les chef de l'opposition, désirent un long ajournement pour pouvoir rentrer dans leurs foyers et y rester quelque temps avant de revenir ici. D'ailleurs, j'ai dû considérer que la Chambre des communes devra ajourner durant, au moins, une semaine. Je crois donc que notre besogne ne sera pas retardée.

L'honorable M. BOSTOCK propose que lorsque le Sénat s'ajournera demain il reste ajourné jusqu'au 6 mai, à trois heures.

L'honorable M. CLORAN : L'honorable sénateur de Hastings ne sympathise pas avec ceux qui résident dans la Colombie-Anglaise et les provinces maritimes et qui, durant de longs mois, sont incapables d'aller dans leurs foyers. Il veut que le gouvernement prenne la responsabilité de l'ajournement. Je ne vois pas pourquoi il veut que cette responsabilité retombe sur le gouvernement. Nous sommes dans cette Chambre parfaitement indépendants du gouvernement. Ceux qui résident à Montréal, à Toronto et à d'autres endroits peu éloignés de la capitale ont l'avantage, grâce à la bienveillance de la majorité, de pouvoir aller chez eux chaque vendredi, faire leurs affaires et ne revenir que le mardi suivant, tandis que ceux qui résident à distance doivent rester ici depuis le commencement de la session jusqu'à la prorogation. Aussi, lorsque nos collègues de la Colombie-Anglaise et des provinces maritimes demandent un ajournement de quatre semaines, le moins que nous puissions faire c'est de leur accorder, surtout lorsque la Chambre a si peu de besogne à faire.

L'honorable M. BOSTOCK : Comme il semble y avoir quelque malentendu au sujet de ma motion, je demanderai la permission de l'inscrire comme avis de motion.

L'honorable M. SULLIVAN : Ces ajournements discréditent le Sénat et lui font beaucoup de tort.

Le PRESIDENT : J'appelle l'attention de l'honorable sénateur sur le fait que la motion a été retirée et qu'il y a été substitué un avis de motion.

L'honorable M. LANDRY : La motion a été proposée par le président, et c'est sur cette motion qu'a parlé l'honorable sénateur de Victoria (l'honorable M. Cloran). Elle ne peut être retirée sans le consentement unanime de la Chambre.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: A quoi peuvent servir le retrait de la motion et la substitution d'un avis de mo-

tion? S'il doit y avoir un ajournement, le plus tôt nous le saurons, le mieux ce sera, et je conseillerai à l'honorable sénateur de la Colombie-Anglaise de s'en tenir à la motion.

L'honorable M. WATSON : Sans doute nous désirons un ajournement; mais en demandant l'ajournement de cette motion nous avons voulu faciliter l'adoption de trois bills importants, et le leader de la Chambre a dit qu'il n'avait pas d'objection à cela, pourvu que ces bills soient sanctionnés demain. S'il en est ainsi, il ne serait pas juste de faire ce soir la motion tendant à demander que lorsque la Chambre s'ajournera elle reste ajournée jusqu'au 6 mai. Je crois qu'un avis de motion est la chose qui convient.

L'honorable M. YOUNG : J'ai compris en parlant à l'honorable sénateur de Kamloops qu'il donnait un avis de motion modifié. Un malentendu a permis au président de poser la question. Il avait été entendu entre nous que ces bills devaient être adoptés avant l'ajournement du Sénat. Aussi, quel mal pourra-t-il résulter de l'ajournement à demain de cette motion? Nous ne devons pas ajourner et laisser cette besogne inachevée. Si notre besogne est terminée demain, nous pourrons ajourner.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Comme l'honorable secrétaire d'Etat a abandonné la direction de la Chambre, et que l'honorable sénateur de Portage-la-Prairie en a pris la responsabilité, et que les raisons qu'il a données ont été si habilement appuyées par l'honorable sénateur de Killarney, je retire mon objection. Après les explications lucides qui ont été données pour appuyer la demande d'ajourner la chose à demande, je ne ferais pas mon devoir si je ne cessais pas d'objecter.

L'honorable M. LANDRY : Je crois qu'il y a une manière de régler la difficulté. Je ne vois pas pourquoi l'honorable sénateur ne pourrait pas retirer sa motion et donner un avis de motion et le laisser en suspens jusqu'à demain. Il a été déjà amendé. Comme l'honorable sénateur de Hastings a retiré sa motion, j'espère que le nouveau leader de la Chambre verra à ce que le gouvernement réponde à toutes les questions inscrites dans le bulletin de la Chambre et que tous les rapports que j'ai demandés soient produits avant que nous nous réunissions de nouveau. Je désire appeler l'attention sur le fait que j'ai reçu aujourd'hui une réponse qui n'est pas complète. Le 17 mars j'ai proposé :

Qu'un ordre de la Chambre soit émis pour production d'une copie du rôle de service des compagnie d'artillerie de place d'Ottawa et de Morrisburg, donnant les noms des miliciens qui ont été du service actif et qui ont été casernés au fort Wellington (Prescott) pendant les mois de novembre et décembre 1865 et pendant les mois de janvier, février, mars, avril, mai et juin 1866; ainsi que d'un état indiquant quelle était la solde quotidienne payée aux soldats de ces deux corps et celle que recevaient, dans le même temps, les miliciens appartenant à la compagnie n° 2 de la batterie de campagne d'Ottawa, ou à d'autres corps du district militaire, alors appelés en service actif.

La dernière partie du rapport n'a pas été produite. Le rapport du département comprend les deux premiers corps mentionnés, mais je veux être renseigné sur le troisième, sur un ou deux corps de la quatrième catégorie. J'ai mis au bas une petite note indiquant ce que je désire avoir. Ça sera très court.

L'honorable M. SCOTT : Je suppose que le renseignement peut être donné.

L'honorable M. LANDRY : Oui.

L'honorable M. SCOTT : Si j'ai bien compris les autorités militaires, mon honorable ami a été satisfait du renseignement qu'il a pu recevoir.

L'honorable M. LANDRY : Il y a eu méprise. Je suis satisfait de la manière que le rapport a été préparé. Il a été fait de bonne foi mais d'une manière incomplète.

L'honorable M. BEIQUE : J'espère que l'honorable sénateur de Stadacona trouvera le moyen de préparer pour demain assez de questions pour tenir l'honorable secrétaire d'Etat occupé, durant toute la session, à préparer des réponses à ces questions.

L'honorable M. LANDRY : Je désire satisfaire mon honorable ami à ce sujet, et je vais certainement préparer pour demain une liste de questions—une question pour chaque jour de l'ajournement—pour que l'honorable leader du gouvernement dans cette Chambre ait amplement le temps de

préparer les réponses qu'exige l'intérêt public.

Le PRESIDENT: Je suppose que l'avis de motion donné pour aujourd'hui sera dans le cahier des avis pour la prochaine séance. La motion peut être adoptée avant une heure ou elle peut être ajournée à la deuxième séance.

Le Sénat s'ajourne à demain, à onze heures de l'avant-midi.

SENAT.

Séance du vendredi, 10 avril 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à onze heures du matin.

Prière et affaires courantes.

LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

INTERPELLATION AJOURNEE.

L'honorable M. LANDRY demande :

Est-il vrai et ce fait a-t-il été porté à la connaissance du gouvernement—que le jeudi, 28e jour de janvier 1904, trois mois à peu près après avoir signé avec le gouvernement son traité du 19 octobre 1903, la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, a adopté, à une assemblée générale spéciale de ses actionnaires, une résolution confirmant de la manière la plus positive tout ce qui avait été fait antérieurement à la dite assemblée par les directeurs au sujet de l'abandon à la compagnie, par les actionnaires, de leurs parts non entièrement acquittées en échange d'actions complètement libérées pour le montant par eux versé sur les actions?

Le gouvernement sait-il que par cette simple transaction ceux des actionnaires qui n'avaient payé qu 4 pour cent—il y en avait—et ceux qui n'avaient versé que 25 pour 100 sur leurs actions—c'était la presque totalité—répudiaient l'obligation volontairement et légalement contractée de payer en entier leur mise de fonds et se débarrassaient ainsi de parts sur lesquelles ils auraient pu encore être appelés à verser 75 ou 94 pour 100?

Le gouvernement sait-il que la compagnie diminuait ainsi, à cette date, de $156,600 le montant qu'elle aurait pu retirer sur une somme de $220,300 alors souscrite par ses actionnaires et baissait du coup son capital souscrit au chiffre de $63,700?

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre est-il prêt à répondre à cette question?

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable M. LANDRY : Ce renseignement vient du gouvernement. Il ne vient pas de la compagnie.

L'honorable M. SCOTT : J'ai été obligé de me coucher la nuit dernière.

L'honorable M. LANDRY : Le gouvernement est-il en arrière de son siècle? Je suppose qu'il sera capable de répondre le 7 mai.

L'interpellation est suspendue.

LA COMPAGNIE DU PONT DE QUEBEC.

RAPPORT EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY : Avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais à attirer l'attention de l'honorable leader de la Chambre sur le fait que j'ai obtenu du Sénat, le 29 janvier 1908, un ordre relatif à une adresse demandant à Son Excellence le Gouverneur général, le renseignement suivant :

1. La compagnie du pont et du chemin de fer de Québec a-t-elle rempli l'obligation qui lui était imposée par la clause 4 du traité intervenu entre elle et le gouvernement à la date du 19 octobre 1903, et qui se lit comme suit:

4. La compagnie fournira des souscriptions pour des actions additionnels jusqu'à concurrence de $200,000, lesquelles seront émises à un prix non inférieur à leur valeur nominale et devront être immédiatement acquittées en entier, le produit devant être appliquée en premier lieu au paiement de l'escompte subi par les obligations de la compagnie comme susdit, savoir: la somme de $188,721 (étant exactement la différence entre la somme de $472,000, montant des débentures émises, et la somme de $283,279 pour laquelle ces mêmes débentures ont été acceptées)?

2. Quand la compagnie a-t-elle ainsi fourni des souscriptions pour des actions additionnelles au montant de $200,000?

3. Quelles sont les personnes ou les compagnies qui se sont partagées ces actions additionnelles au montant global de $200,000?

4. A quelle date et pour quel montant chacune de ces personnes ou de ces compagnies est-elle devenue propriétaire des actions susdites.

5. A quelle date chacune des personnes ou des compagnies susmentionnées a-t-elle versé entre les mains de la compagnie le prix (partiel ou complet) des actions ainsi souscrites?

6. Ce montant de $200.000 a-t-il été pavé en entier et de quelle manière? combien en argent comptant, combien en billets promissoires et combien de toute autre manière?

Cette question a été posée le 29 janvier. Depuis ce temps j'ai fait à ce sujet d'autres interpellations, et je n'ai encore reçu du gouvernement aucune réponse. Je

suppose que le gouvernement a oublié ce petit item.

L'honorable M. SCOTT : Parfois il est absolument impossible d'obtenir des réponses aux avis d'interpellations, lorsque les renseignements doivent être obtenus en dehors du département. Vous ne pouvez pas signifier un mandat d'arrestation à une personne qui ne veut pas répondre à des questions qui lui sont posées. Je fais ce que je peux.

L'honorable M. LANDRY : Je ne me plains pas du tout de l'honorable ministre; mais si l'honorable sénateur faisait une douce violence. . . .

L'honorable M. SCOTT : Je ferai tout ce que je pourrai, mon honorable ami peut en être certain.

L'honorable M. LANDRY : Il y amplement du temps entre aujourd'hui et le 7 mai pour obtenir tous les renseignements. Cette interpellation a été tenue en suspens depuis le 29 janvier.

L'honorable M. SCOTT : Très bien ! très bien !

L'honorable M. LANDRY : J'aimerais à recevoir la réponse lorsque la Chambre se réunira après l'ajournement de Pâques.

L'honorable M. SCOTT: J'espère que l'honorable sénateur sera ici, que la réponse vienne ou non. J'aimerais à le voir arriver avant la réponse.

L'honorable M. LANDRY : Je suis prêt à venir une journée plus tôt pour aider, sans salaire, l'honorable ministre. Je ferai comme le juge Cassels.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (69) intitulé : " Loi constituant en corporation la société dite The Ruthenian Catholic Mission of the Order of St- Basil the Great in Canada."—(L'honorable M. Talbot.)

DEUXIEME LECTURE DE BILLS.

Bill (40) intitulé : " Loi concernant la compagnie dite The Pacific Coast Fire Insurance Company."—(L'honorable M. Bostock.)

Bill (41) intitulé : " Loi constituant en corporation la Standard Plate Glass Insurance Company of Canada."—(L'honorable M. Jaffray.)

Bill (101) intitulé : " Loi concernant la Fort William Terminal Railway and Bridge Company."—(L'honorable M. Watson.)

BILL MODIFIANT LA LOI DE L'IMMIGRATION.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill (135) intitulé : " Loi modifiant la loi de l'Immigration."

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. SCOTT propose la suspension des règles en tant qu'elles s'appliquent au présent bill. Il dit : Le présent bill ne renferme qu'un seul article et n'a qu'un seul objet : celui d'autoriser le gouverneur en conseil à permettre au ministre de l'Intérieur d'empêcher l'entrée au Canada d'immigrants impropres à la colonisation du pays, et le moyen d'atteindre ce but c'est de décréter que tout immigrant venant d'un pays autre que celui du pays de sa naissance ou de sa nationalité, devra être arrêté, si, dans l'opinion du département cela est jugé opportun dans l'intérêt du public. Naturellement cela empêchera les Hindous de venir de Hong Kong et le Japonais des Iles Sandwich. Voilà en substance l'objet du bill :

30. Le gouverneur en conseil peut, par proclamation ou par décret, chaque fois qu'il le juge nécessaire ou à propos, interdire le débarquement au Canada de toute catégorie désignée d'immigrants ou de tous immigrants qui, étant natifs ou citoyens d'un pays désigné, sont venus au Canada autrement que directement du dit pays avec billets directs achetés dans le dit pays.

Je suppose que le bill, qui n'a qu'un article et qu'un seul objet, sera adopté en vertu de la suspension des règles.

L'honorable M. LANDRY : Le paragraphe 1 seul est amendé. Le paragraphe 2 reste tel qu'il était.

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LANDRY : Le changement se trouve dans les mot : " Autrement que directement ". Voilà le seul changement important.

L'honorable M. SCOTT : Oui. Il s'applique aux personnes que j'ai mentionnées,

particulièrement aux Japonais venant des Iles Sandwich. Un grand nombre d'eux sont venus de cette manière au Canada.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Ce bill donne plus de latitude que celui qu'a décrit le scrétaire d'Etat. Si le gouverneur en conseil juge à propos d'exercer sa prérogative, il peut le faire relativement à d'autres peuples que les Japonais ou les Hindous.

L'honorable M. SCOTT : Oui. J'ai mentionné ces deux races pour donner un exemple.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: C'est là le premier objet du bill. J'aimerais à appeler l'attention des honorables sénateurs sur l'attitude que prit le gouvernement actuel relativement à l'administration par décrets de l'exécutif. Je me rappelle parfaitement que les amis de l'honorable secrétaire d'Etat avaient l'habitude de reprocher à leurs adversaires de donner autant de pouvoirs au gouverneur en conseil. Ils prétendirent que ces pouvoirs ne devaient être donnés qu'en vertu de la constitution, par le parlement. Un chef éminent du parti conservateur avait alors l'habitude de répondre : " L'arrêté ministériel est une grande institution." La plupart de ceux qui ont entendu parler sir George E. Cartier se rappellent comment il avait l'habitude de répondre aux assertions qu'employait, à ce sujet, le chef du parti de mon honorable ami; mais en cela comme en bien d'autres choses le gouvernement a trouvé nécessaire d'abandonner sa première éducation ou plutôt ses prédilections pour les principes d'opposition. Après avoir parlé du passé de l'honorable ministre, je le félicite d'avoir sur cette question comme sur bien d'autres, changé d'avis, depuis que la responsabilité des fonctions est tombée sur leurs épaules. Jusqu'à quel point l'application des dispositions de cette loi peut porter atteinte au traité qu'ils ont fait avec le Japon relativement au droit que les Japonais ont de venir au Canada et d'en partir ? Cette question a été discutée dans cette Chambre dans une occasion précédente. Le présent bill donne un pouvoir qui restreindra les droits qui leur ont été garantis par le traité auquel est devenu partie, il y a quelques années, le Canada. Je ne sais pas s'il est nécessaire de caracteriser la conduite qu'a tenue alors le gouvernement. Il a oublié la conduite du précédent gouvernement ou bien il y a eu une grossière négligence de la part de ceux qui ont dit au secrétaire des colonies en Angleterre que le Canada était prêt à accepter le traité dans son intégrité, quand ils avaient devant eux les objections soulevées par le précédent gouvernement refusant d'être partie au traité entre l'Angleterre et le Japon parce que ce traité enlevait au gouvernement canadien le pouvoir de réglementer l'immigration dans notre pays. Maintenant s'il eût suivi alors la politique adoptée par le gouvernement conservateur, aucune des difficultés qui ont surgi récemment n'aurait eu lieu, parce que le gouvernement aurait été capable d'adopter la politique du Natal et empêcher l'entrée dans le pays d'une classe de gens peu propres à coloniser le pays. S'il eût réfléchi pour un moment et s'il eût adopté la politique du gouvernement précédent, il aurait pu devenir partie au traité, en se réservant le droit de restreindre cette immigration, parce que lorsque le gouvernement fédéral refusa d'être partie au traité, le secrétaire colonial d'alors, ayant communiqué avec les autorités japonaises, agréa la requête du gouvernement qui se réservait pour le Canada, dans le traité, le droit de réglementer l'immigration dans notre pays. Mais, malheureusement, le gouvernement fut défait, et le gouvernement actuel arriva au pouvoir. Peu de temps après, il informa le gouvernement anglais qu'il était prêt à devenir partie au traité projeté avec le Japon, et quand il lui fut demandé s'il l'acceptait avec une restriction, s'il désirait que le traité renfermât une exception qui avait été faite en faveur du Natal, il répondit que la concession serait faite, et que le Japon l'avait autorisé à faire cette concession très importante ; mais pour quelque raison qui n'a jamais été expliquée, il refusa cette concession, disant au secrétaire colonial qu'il voulait l'accepter dans son intégrité, et devenir partie au traité que l'Angleterre avait signé.

L'honorable M. LANDRY : Et il prit trois mois pour répondre à un télégramme.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Comme on l'a dit, quand le gouvernement du pays reçut les télégrammes lui demandant s'il était prêt à accepter le traité tel qu'il se trouvait dans le recueil des lois d'Angleterre, il prit trois mois pour répondre à ce télégramme. Quoi qu'il en soit, cela prouve une fois de plus le peu d'attention que l'on donne à l'étude et à l'acceptation des traités faits par l'Angleterre avec les autres pays étrangers ou dans ce que je pourrais appeler ses propres possessions. Mon honorable ami sait que cela a donné lieu à un grand nombre de difficultés. Autrefois l'Angleterre faisait des traités sans s'ocuper de l'effet qu'ils pouvaient avoir sur quelqu'une de ses possessions ou sur quelqu'une de ses colonies. Durant le long espace de temps que le gouvernement conservateur fut au pouvoir, il s'opposa à cela, puis il fut fait une concession de ce genre, qui, je crois, existe encore, à l'effet que lorsque un traité, petit ou grand, est fait entre la Grande-Bretagne et une puissance étrangère, il doit être soumis au gouvernement canadien, et il lui est donné un certain délai pour déclarer s'il deviendra ou non signataire du traité. En tout cas, le gouvernement précédent soumettait généralement les traités concernant, directement ou indirectement, le commerce du pays, au département que j'avais l'honneur de présider. Presque chaque fois je recommandais au gouvernement de ne pas signer ces traités, parce que le Canada ne savait jamais ce qui pouvait nous obliger à entretenir des relations plus étroites avec les puissances étrangères, et si nous approuvions les dispositions d'un traité fait entre l'Angleterre et un pays étranger, nous serions empêchés de faire des traités commerciaux avec ce pays-là. Mais, en n'étant pas partie à de pareils traités, nous avons toujours pu faire des traités de réciprocité ou faire des concessions en retour des concessions qui nous étaient faites. Voilà pourquoi le gouvernement précédent refusa presque toujours d'être partie aux traités qui concernaient le commerce du pays. J'ai étudié assez attentivement les événements, et je n'ai pas encore entendu donner une explication satisfaisante des raisons qui ont pu engager le gouvernement actuel à devenir partie au traité conclu avec le Japon, traité qui contient les articles qui prêtent aux objections qui ont été indiquées. La seule explication que j'aie eue a été donnée par mon honorable ami de la droite, qui a dit que nous retirerions, en signant ce traité, des avantages dont nous ne profiterions pas si nous ne le signions pas. Je répondrai à cela que nous aurions pu avoir toutes les concessions et tous les avantages résultant de ce traité et conserver, malgré tout, le droit de restreindre l'immigration. J'ai cru qu'il n'était que juste de dire que le gouvernement précédent aurait pu avoir tous ces avantages, si sa politique avait continué d'être approuvée par le peuple, et aucune des difficultés qui ont surgi relativement à l'immigration n'aurait eu lieu. Je dirai, avant l'adoption de ce bill,—et je ne connais personne qui le combatte, parce que le gouvernement doit prendre toute la responsabilité de l'insérer dans le recueil de nos lois,—je dirai que l'avenir décidera si le traité tel qu'il existe suscitera des différends entre l'Angleterre et le Canada à ce sujet, ou entre la mère patrie et le Japon. Je suppose que le gouvernement a pris toutes ces questions en considération et a décidé, pour se rendre aux désirs de la population de la côte du Pacifique, de prendre la responsabilité de la chose, et ceux qui désapprouvent les mesures extrêmes qui ont été adoptées ou qui pourront être adoptées sur cette question, devront en rejeter la responsabilité sur le gouvernement.

L'honorable M. SCOTT : Je puis rassurer immédiatement l'honorable sénateur en lui disant que le bill ne nuira pas à l'entente que nous avons eue avec le Japon. Celui-ci donnera son approbation. Les Japonais qui partent pour le Canada doivent obtenir un passeport avant de quitter leur pays. Nous pouvons refuser l'entrée de notre pays à tous les autres. Je ne discuterai pas les questions plus importantes que mon honorable ami a traité. Je me bornerai à dire que je n'approuve pas les conclusions qu'il a tirées. Je ne crois pas que nous aurions pu effectuer un traité avec le Japon si nous avions insisté sur l'adoption du "Natal Act". J'ai compris, en lisant la correspondance,—et je l'ai lue assurément

avec attention—j'ai compris, dis-je, qu'en 1896 le précédent gouvernement insista pour qui ni les artisans ni les journaliers ne fussent admis au Canada. Les Japonais consentaient volontiers à nous laisser interdire l'entrée des journaliers, mais voulaient que les artisans fussent reçus ici, et pour cette raison les négociations furent rompues. Si les honorables sénateurs réfléchissent un instant, ils admettront qu'en 1896 les conditions n'étaient pas ce qu'elles étaient en 1906. En dix ans le Japon, qui était un pays relativement inconnue, pris rang parmi les principales nations du monde. Le Japon avait combattu avec succès une puissante nation comme la Russie, et son orgueil national avait grandi, et il était parfaitement inutile pour nous d'insister alors sur l'adoption du "Natal Act". Je sais parfaitement que le secrétaire des colonies demanda au Canada si nous allions insister sur l'adoption du "Natal Act". Cela n'indiquait pas que le Japon était prêt à céder. Le Japon aurait refusé immédiatement de signer le traité, si nous avions insisté davantage. Le Japon a été très conciliant à notre égard. Quand le Japon eut reconnu que l'immigration de tant d'Asiatiques et d'étrangers était pour nous une cause d'embarras, il fit un traité qui est fidèlement observé et le sera à l'avenir, et le présent bill ne nuira nullement ç l'application du nouveau traité fait avec le Japon. Je puis assurer cela à mes honorables amis.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Peut-être que je fais erreur; mais je crois me rappeler que le Canada avait alors consenti à nouer des relations commerciales avec le Canada à la condition que le Canada concédât ce qui avait déjà été concédé au Natal. Il me semble que c'est là ce que demanda le secrétaire des colonies. J'aimerais qu'on me reprît, si je me trompe. J'ajouterai à ce que j'ai dit sur le sujet : le gouvernement conservateur ne s'est jamais opposé à l'immigration des artisans et des autres personnes dont mon honorable ami a parlé. Le gouvernement conservateur a toujours permis cette immigration.

L'honorable M. SCOTT : Je me rappelle parfaitement ce qui s'est fait, parce que j'ai été obligé d'analyser avec soin la correspondance de nos prédécesseurs, et j'ai absolument raison de dire que le Japon consentit dans le traité projeté à laisser le Canada exclure les journaliers, mais refusa de laisser exclure les artisans. Si je comprends bien le "Natal Act", en vertu de cette loi les artisans pouvaient être exclus, et conséquemment le "Natal Act" ne pouvait être accepté il y a dix ans, mais assurément en 1906, après son triomphe sur la Russie, le Japon ne nous aurait jamais laisser tirer une ligne de démarcation aussi prononcée.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je suis heureux que ce dont se souvient mon honorable ami confirme ce que je me rappelle.

L'honorable M. LANDRY : Avant 1906, lorsque le Japon triompha si glorieusement de la Russie, il fut échangé une correspondance entre les gouvernements anglais et canadien et la dépêche suivante fut envoyée par M. Lyttelton à ce gouvernement-ci. Elle est datée de Londres, le 14 juillet 1905 :

Londres, 14 juillet 1905.

Relativement à votre dépêche confidentielle du 7 juin, demandant si le gouvernement japonais était informé que votre gouvernement désire adhérer au traité de 1894 et à la convention supplémentaire de 1895 aux mêmes termes et conditions du traité fait entre le Queensland et le Japon en 1897, lesquels traité et convention le gouvernement japonais consentit à appliquer à toutes autres colonies y adhérant dans l'espace de temps prescrit, à savoir (1) que les stipulations contenues dans le premier et le troisième articles du traité ne porteront nullement atteinte aux lois, ordonnances et règlements relatifs au commerce, à l'immigration des journaliers, aux artisans, à la police et à la sûreté publique, qui sont en vigueur ou qui pourront être édictés, à l'avenir, au Japon ou dans une colonie à l'expiration des douze mois après que l'une ou l'autre des parties contractantes aura donné avis de son désir d'y mettre fin?

Ou votre gouvernement est-il prêt à adhérer absolument et sans réserve, comme paraît l'indiquer le discours que le ministre de l'Agriculture a fait dans le parlement canadien le 22 juin? Veuillez télégraphier la réponse.

LYTTELTON.

Aucune réponse ne fut faite avant le mois de septembre suivant, après que M. Lyttelton eut envoyé la nouvelle dépêche suivante :

Londres, 6 septembre 1905.

En réponse à votre télégramme reçu aujourd'hui, veuillez s'il vous plaît, informer votre premier ministre qu'avant de prendre des mesures relatives à l'adhésion de votre gouvernement au traité commercial fait avec le

Japon, le gouvernement de Sa Majesté attend la réponse au télégramme du 14 juillet.

LYTTELTON.

L'honorable M. SCOTT : J'ai lu cela une douzaine de fois. J'en connais parfaitement chaque mot.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable secrétaire d'Etat, après quelques moments de réflexion, fit la réponse suivante :

Ottawa, 25 septembre 1905.

Le soussigné, le secrétaire d'Etat, a pris en considération la minute de l'arrêté ministériel approuvé le 7 juin dernier ordonnant, sur la recommandation du ministre du Commerce et de l'Industrie, que Son Excellence soit priée de s'assurer si le gouvernement japonais serait prêt à permettre au Canada de prendre part dans le traité qui existe déjà entre la Grande-Bretagne et le Japon, adoptée en l'année 1894 et dans la convention supplémentaire de 1895, et a aussi pris en considération le cablogramme de M. Lyttelton au comte Grey, en date du 14 juillet, demandant si le gouvernement du Canada était prêt à adhérer absolument et sans réserve aux traités de 1894 et de 1895, ou si le Canada désirait restreindre les termes du traité aux conditions faites de la part du Queensland quand il accepta le traité japonais, lequel traité tendait à dire que les stipulations contenues dans les 1er et 3e articles du traité ne devaient en aucune façon porter atteinte aux lois, ordonnances et règlements relatifs au commerce, à l'immigration des journaliers, des artisans, et à la police et à la sûreté publique, qui sont en vigueur ou qui pourront être édictés à l'avenir, dans le Japon ou le Queensland; (2) fixant la durée du traité à douze mois après qu'une des parties contractantes aura donné avis d'y mettre fin.

Quand fut adopté le projet de l'arrêté ministériel daté du 7 juin 1905, le Conseil privé y exprima l'idée que le Canada était prêt à devenir, sans restriction, partie au traité de 1894 et à la convention supplémentaire de 1895. Depuis ces années-là le Japon a adopté une loi qui restreint l'immigration de ses sujets et a fait ainsi disparaître une des objections qui engagèrent le gouvernement canadien à devenir partie au traité fait avec le Japon en 1897.

Il est douteux que le Japon consente maintenant à faire un traité sur une base que les propositions contenues dans le premier traité.

Le soussigné recommande donc qu'il soit envoyé à M. Lyttelton une dépêche l'informant que le gouvernement est prêt à adhérer absolument et sans réserve au traité de commerce et de navigation fait entre la Grande-Bretagne et le Japon en 1894 et à la convention supplémentaire signée à Tokio en juillet 1895.

Le tout respectueusement soumis.

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

De sorte qu'avant que le Japon eût pris cette décision importante en 1906, ce gouvernement-ci avait décidé d'adhérer absolument au traité faite entre la Grande-Bretagne et le Japon.

Hon. M. LANDRY.

L'honorable M. SCOTT : Nous savions que nous ne pouvions faire autrement. M. Lyttelton ne prétend pas que le Japon voulait faire cela. Un employé du bureau colonial a copié des dépêches transmises dix ans auparavant. Il n'y a dans cette communication aucun fait sur lequel on peut se baser.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable ministre a oublié la note que M. Nosse envoya à son gouvernement et qui se trouve à la page 2099 du "Hansard". Il dit :

Je crains que le gouvernement japonais n'accepte ces conditions et qu'il refuse de considérer la question de permettre au Canada de participer au traité, si celui-ci demande au Japon de faire des concessions spéciales. Le Japon donne à l'Angleterre le droit de la navigation côtière. Par exemple, les paquebots de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique font escale aux ports libres du Japon; mais le Japon ne demandera jamais le même privilège, et le Japon restreindra toujours volontairement l'immigration, et j'espère ardemment que le Canada comptera toujours sur sa bonne foi et qu'il n'exigera pas de restrictions en vertu d'un droit formulé dans un traité. On cite le traité du Queensland; mais ce traité n'existe plus depuis que ce pays fait partie du Commonwealth, et il n'existe pas aujourd'hui de traité entre cette colonie et le Japon. J'espère que vous ferez tout en votre pouvoir pour vous garder de ne pas faire une proposition spéciale. Autrement, tout ce que vous tenterez sera absolument inutile.

L'honorable M. SCOTT : Cela est étranger au présent bill.

L'honorable M. LANDRY : C'était son opinion.

L'honorable M. BEIQUE : Mais il parlait comme représentant de son gouvernement.

L'honorable M. LANDRY : Ce n'était pas du tout une réponse.

L'honorable M. BEIQUE : Puis il assura au gouvernement canadien que l'immigration serait restreinte par son gouvernement.

L'honorable M. LANDRY : Autant que possible.

L'honorable M. BEIQUE : Il est bien naturel que dans de pareilles circonstances le gouvernement qui voulait encourager à un certain point le commerce entre notre pays et le Japon ait cru bon de s'assurer de cela par l'entremise du représentant du gouvernement japonais et d'acquiescer à la demande. Le résultat n'a pas paru contraire aux intérêts de notre pays. Nous savons

ce qui s'est passé ici et aux Etats-Unis, et il est parfaitement notoire que bien que les Etats-Unis fussent libres d'imposer n'importe quelles restrictions qu'il lui plaisait d'imposer il surgit de plus grandes difficultés de l'autre côté de la frontière internationale qu'il n'en surgit ici. Aussi le gouvernement japonais a pris volontairement l'initiative de restreindre équitablement l'immigration. La critique qu'a faite alors et dans des occasions précédentes l'honorable sénateur de Hastings ne m'a pas plu et n'a pas non plus paru plaire d'une manière générale à mes honorables collègues. Je comprends facilement que l'honorable sénateur soit plus que les autres membres de cette Chambre convaincu de l'omniscience du gouvernement précédent, et qu'il soit toujours disposé à critiquer le gouvernement actuel. Sans doute que parfois ce gouvernement-ci, comme tous les gouvernements, est exposé à la critique; mais je ne crois pas que la critique qui fut faite à cette occasion était justifiable.

L'honorable M. LANDRY : Il nous faudrait une autre commission pour découvrir cela.

L'honorable M. POWER : J'appelle l'attention sur le fait que nous sommes en train de discuter le traité qui a été fait avec le Japon. Cette question a été réglée, et il est inutile de parler sur une question qui a déjà été discutée à fond en temps opportun.

L'honorable M. LANDRY : N'avons-nous pas le droit de faire cela?

L'honorable M. POWER : Non.

L'honorable M. LANDRY : Assurément nous l'avons.

L'honorable M. POWER : Les discours sont étrangers au sujet dont la Chambre est saisie.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Voilà un principe quelque peu nouveau à poser. Nous discutons un bill qui, à notre avis, porte considérablement atteinte à un traité que nous avons fait avec le Japon. Va-t-on nous dire que nous ne pouvons pas, en discutant, dire l'effet qu'il aura, croyons-nous, sur les relations amicales qui existent entre l'empire, le Japon et notre pays.

L'honorable M. POWER : L'honorable sénateur n'a pas discuté l'effet de cette mesure, mais il a discuté l'effet du traité.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Comme ce bill porte atteinte au traité, nous avons le droit de discuter l'effet qu'il aura probablement ainsi que les dispositions du traité. Nous avons le droit de dire comment ce bill leur portera atteinte. Je crois que, si l'on en fait une question d'ordre, le président devra être appelé à donner sa décision. L'honorable sénateur de Salaberry dit que je crois que tous les actes du gouvernement précédent sont à l'abri de toute critique. Il se trompe grandement, s'il croit cela. Comme les événements l'ont démontré, le gouvernement précédent, comme tous les autres gouvernements, n'a pas toujours fait preuve de sagesse. La seule chose qui sépare l'honorable sénateur d'avec ceux qui partagent mon avis, c'est qu'il y a une grande différence entre faire un traité avec un gouvernement étranger et accepter la parole d'un consul et de la formuler dans un traité. Peut-être que le Japon remplira toutes les promesses qu'il a faites ; mais la convention aurait dû être insérée dans le traité, et il n'aurait pu y avoir, à l'avenir, de méprise à ce sujet.

L'honorable M. CLORAN : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur le fait qu'il a été permis à des sénateurs de parler cinq ou six fois sur cette question tandis que parfois un sénateur ne peut pas parler deux fois sur un autre sujet.

Le PRESIDENT : J'admets que des sénateurs se sont écartés des règles en faisant quelques observations; mais ces observations ont été faites avec la permission de la Chambre. Si aucun point d'ordre n'est soulevé, je tiendrai pour admis qu'aucune objection ne peut être soulevée.

La motion est adoptée, et le bill subit ses épreuves définitives.

BILL MODIFIANT LA LOI DU REVENU DE L'INTERIEUR.

PREMIERE, DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill (143) intitulé : " Loi modifiant la loi du revenu de l'intérieur.

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. SCOTT propose la suspension des règles en tant qu'elles s'appliquent au bill.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable secrétaire d'Etat voudra-t-il bien nous dire pourquoi cette loi doit être adoptée si rapidement?

L'honorable M. SCOTT : L'industrie du tabac se développe considérablement d'une année à l'autre, et le présent bill a pour objet de donner de plus grands avantages aux producteurs canadiens. Dans Essex et dans plusieurs endroits de la province de Québec on cultive, chaque année, beaucoup de tabac et le présent bill donnera de l'essor à cette industrie. On a cru qu'il était opportun que les intéressés apprissent de bonne heure que le bill avait reçu l'approbation du parlement pour leur permettre de faire des préparatifs pour la prochaine saison. Les dispositions du présent bill ont pour objet de permettre l'octroi d'une seule catégorie de licences. D'après la loi préexistante, il y a de nombreuses formalités à remplir pour l'octroi des licences. Il sera imposé sur un article un seul timbre au lieu de quatre qui étaient imposés auparavant. Le bill aura aussi pour but de changer des détails et de faciliter l'application de la loi. Aujourd'hui le tabac canadien est fabriqué et est frappé du même impôt que le tabac étranger. On veut favoriser le producteur canadien.

L'honorable M. LANDRY : Sera-t-il frappé du même impôt?

L'honorable M. SCOTT : Le droit d'accise est changé par ce bill; mais la loi, telle qu'elle existe, décrète que le tabac destiné à la fabrication doit être frappé du même droit que le tabac étranger.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

L'honorable M. SCOTT propose que la Chambre se forme en comité général pour l'étude de ce bill.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je désire féliciter l'honorable ministre d'avoir fait une autre tentative pour appliquer la politique du gouvernement précédent. J'espère que l'honorable sénateur de Salaberry ne croira pas que j'essaie d'exalter les actes du précédent gouvernement. Je constate simplement un fait. Mon honorable ami dit que le présent bill a pour objet la protection du producteur. Je le félicite de sa conversion à une seconde politique. Je puis l'assurer que tant qu'il légiférera dans ce sens il aura au moins mon appui et celui de tous les membres du Sénat qui approuvent une politique protectionniste.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité général.

(Au comité.)

PREMIER ARTICLE.

L'honorable M. POWER : Dans cet article le changement est fait par le biffage des mots de la fin du paragraphe : " De fabriquer du tabac en feuilles canadien ". Pourquoi ce changement est-il fait?

L'honorable M. SCOTT : Certains mots sont retranchés, parce qu'une seule licence devra être émise.

L'article est adopté.

Article 4.

4. Est abrogé l'article 141 de ladite loi et remplacé par le suivant:

141. Le ministère peut, subordonnément aux règlements établis à cet effet, accorder, lors de l'exportation de marchandises qui ont été fabriquées avec des matières assujéties à un droit d'accise, ou de substances produites au cours d'un procédé de la fabrication opérée sur des matières assujéties à un droit d'accise, et sur lesquelles ces droits d'accise ont été payés, un drawback égal au droit ainsi payé, moins la déduction prescrite par ces règlements et sauf les instructions du Gouverneur en conseil.

2. Le dit article 141 doit être interprété comme s'il avait originairement été formulé ainsi que modifié par la présente loi.

L'honorable M. SCOTT : Le département de la Justice a décidé que l'ancienne loi ne prévoyait pas l'intervention du gouverneur en conseil, et cette disposition a pour objet de donner à la loi un effet rétroactif pour reconnaître ce qui a déjà été fait.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Est-ce que le remboursement mentionné dans l'article 141 s'applique au droit d'accise qui a déjà été payé tout comme au droit qui est payé actuellement sur le tabac en feuilles importé ?

L'honorable M. SCOTT : Le droit imposé sur le tabac en feuilles est seul remboursé.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Sur le tabac en feuilles importé?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'article est adopté.

Article 7.

7. Est modifié l'article 266 de la dite loi par l'addition du paragraphe suivant:

2. Quiconque emploie de l'alcool méthylique, ou quelque spiritueux contenant de l'alcool méthylique sous quelque forme que ce soit, dans une préparation pharmaceutique, médicinale ou autre, destinée à l'usage externe, doit apposer au contenant de cette préparation une étiquette accusant, en lettre noires d'au moins un quart de pouce de hauteur, la présence d'alcool méthylique dans la préparation; et quiconque viole le présent paragraphe est passible d'une amende de cinquante dollars à cent dollars.

L'honorable M. POWER : Je n'ai pas l'intention de proposer un amendement, mais je crois que nous devrions, si nous pouvions disposer de beaucoup de temps, modifier l'article. J'appelle d'abord l'attention sur l'article 266, qui décrète que toute personne qui emploie du méthyle ou des spiritueux contenant du méthyle sous quelque forme que ce soit, dans aucune préparation pharmaceutique, médicinale ou autre devant être employée extérieurement sera passible d'une amende de $500. L'amendement a pour objet d'imposer une amende à celui qui emploiera à l'intérieur ces spiritueux.

L'honorable M. LANDRY : Cela est ajouté.

L'honorable M. POWER : Très souvent les gens sont empoisonnés en se servant, la nuit, par erreur, de préparations, et je crois que le fait qu'une étiquette noire sera collée sur la fiole ne servira guère à guider les gens, la nuit, quand ils voudront prendre une médecine, et la disposition qui, je crois, depuis longtemps, existe dans notre loi et qui tend à dire qu'une fiole contenant ce poison meurtrier doit être faite d'un verre rugueux, est la bonne disposition.

L'article est adopté.

Article 9.

9. Est abrogé l'article 275 et remplacé par le suivant:

275. La personne en faveur de qui est octroyée une patente pour fabriquer du tabac ou des cigares doit, en recevant cette patente, payer au percepteur une somme de cinquante dollars.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: S'agit-il de la réduction de l'honoraire de la licence?

L'honorable M. SCOTT : Une seule licence est émise maintenant.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Pour la fabrication de tabac et de cigares de toute espèce?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'article est adopté.

Article 11.

279. Sont imposés, prélevés et perçus les droits d'accise qui suivent sur le tabac et les cigares fabriqués en Canada, lesquels sont payés au percepteur ainsi que prescrit par la présente loi, savoir:

L'honorable M. LANDRY : Il y a des changements dans les aliénas de cet article. Dans l'alinéa (a) le droit était de 25 sous; il est maintenant de 5 sous.

L'honorable M. SCOTT : Oui. Dans l'alinéa (a) au lieu de 25 sous c'est 5 sous, et dans l'alinéa (b) c'est 5 sous, et dans l'alinéa (c) c'est 25 sous, au lieu de 5 sous et ainsi de suite.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable secrétaire d'Etat peut-il nous dire pourquoi le droit de l'accise est-il si fortement réduit?

L'honorable M. SCOTT : Le droit est maintenant imposé sur le tabac en feuilles brut. Auparavant le droit était de 10 sous. il est maintenant de 28 sous.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Le département du Revenu de l'intérieur reçoit une compensation par le droit imposé sur le tabac en feuilles importé au lieu de percevoir le droit d'accise sur le tabac fabriqué. Voilà un autre pas de fait dans la voie de la protection.

L'article est adopté.

Article 12.

12. Tout tabac en feuille écôté ou non et toutes matières et tous articles produits en tout ou en partie de tabac en feuilles, qui sont en voie de fabrication dans une manufacture de tabac ou de cigares autorisée par patente à employer de la feuille exotique, sont assujé-

tis en outre du droit déjà payé sur la feuille à la différence entre le droit ainsi payé et celui par le présent imposé, et toutes les autres matières en magasin dans une manufacture à l'époque où la présente loi entre en vigueur, sont, sous le régime du paragraphe 2 de l'article 279 de la présente loi, tel que par le présent formulé, assujéties au droit y mentionné; et la quantité sur laquelle est à payer ce droit additionnel et celle sur laquelle le pour-cent de ces autres matières est à établir, doivent être déterminées de la manière que prescrit le ministère du Revenu de l'intérieur.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: C'est là une innovation. Autrefois, quand un droit était changé, toutes les marchandises étaient assujéties à un nouvel impôt. Cette disposition a pour objet de maintenir l'ancien droit, qu'il soit élevé ou non, sur tout le tabac mentionné dans cet article, c'est-à-dire le tabac alors en entrepôt. Autant que je me rappelle, lorsque les marchandises, achetées sur un marché étranger, étaient envoyées en transit dans notre pays, l'importateur pouvait les faire admettre en payant le droit qui était imposé au moment de l'achat. Cette disposition-ci va plus loin. Quelle que soit la quantité de marchandises qui peuvent être en entrepôt lorsque cette loi-ci entrera en vigueur, l'importateur bénéficiera de l'ancienne loi.

L'honorable M. SCOTT: L'ancien droit était, sous ce rapport, plus élevé que le nouveau.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Mais le principe est le même. Autrefois le fabricant dont les marchandises étaient en entrepôt jouissait des avantages du droit le plus réduit ou devait accepter le désavantage du droit le plus élevé.

L'honorable M. LANDRY: Le gouverneur en conseil est-il autorisé par cette législation à intervenir et à le réduire au chiffre mentionné dans la loi telle qu'elle existe à présent?

L'honorable M. BEIQUE: L'article est obligatoire.

L'honorable M. LANDRY: Mais s'il y a un autre article qui autorise le gouverneur en conseil à intervenir et à faire cette réduction, quel article obligera de payer le droit maintenant imposé?

L'honorable M. SCOTT: Le gouverneur en conseil n'interviendra que pour lancer une proclamation lorsque la loi entrera en vigueur.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Le gouverneur en conseil n'aura aucune autorité à ce sujet, parce que cet article rend obligatoire la perception de ce droit.

L'article est adopté.

Article 25.

25. Est abrogé l'article 334 de la dite loi et remplacé par le suivant:

334. Tout le tabac en feuille importé, enlevé à la garde des autorités des douanes et transporté à une manufacture de tabac ou de cigares ou à un entrepôt d'accise autorisé, lorsqu'il passe sous le contrôle et en la possession du ministère, peut être ainsi enlevé et transporté avant l'acquittement des droits, au moyen d'une obligation reçue par le percepteur des douanes et accompagnée des déclarations prescrites, laquelle obligation est pour une somme égale à un dollar par livre sur le tabac en feuilles auquel elle a trait et porte pour condition que ce tabac doit être délivré au fabricant de tabac ou de cigares ou à l'entrepôt d'accise autorisé y mentionnés.

2. L'obligation ci-dessus mentionnée est annulée par le certicat donné, lors de la déclaration de sortie des douanes, par le percepteur ou autre préposé qu'il appartient du Revenu de l'intérieur, que le tabac auquel elle se rapporte a été reçu à la manufacture de tabac ou de cigares ou à l'entrepôt d'accise autorisé y mentionnés, et qu'il en a été porté inscription dans les livres du fabricant ou du propriétaire de l'entrepôt autorisé.

3. La quantité mentionnée dans le certicat du percepteur du Revenu de l'intérieur doit être celle qui a été constatée par un pesage effectif fait par le préposé en charge de la manufacture de tabac ou de cigares ou à l'entrepôt d'accise autorisé.

L'honorable M. SCOTT: Il n'est pas nécessaire de mentionner les catégories des fabriques. Elles doivent avoir une seule licence. Dans la disposition de l'ancienne loi les fabriques étaient classifiées.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Le gouvernement ne veut faire aucune distinction entre les timbres qui sont apposés sur l'article fabriqué, qu'il soit de provenance exotique ou canadienne? Est-ce bien cela?

L'honorable M. SCOTT: Non.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Quand nous arriverons à la troisième lecture, je demanderai une explication pour savoir si un seul timbre sera mis sur tout le tabac, quel qu'en soit l'espèce ou la qualité?

L'article est adopté.

L'honorable M. KERR, au nom du comité, fait rapport du bill sans amendement.

L'honorable M. SCOTT propose la troisième lecture du bill.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'aimerais à savoir de l'honorable secrétaire d'Etat pourquoi on a adopté l'idée de faire mettre qu'un timbre sur les tabacs et les cigares de toute espèce? Si je comprends bien, d'après l'ancienne loi, l'etiquette indiquait la sorte de tabac qui était acheté. En d'autres termes, l'etiquette indiquait que les cigares avaient été fabriquées de tabac exotique ou de tabac du pays. Je ne fais pas usage de tabac, et je n'en ai jamais fait usage, conséquemment je ne puis apprécier les différentes qualités des tabacs. Est-ce que le changement est fait pour la protection du tabac en feuilles canadien, ou bien s'il est fait pour permettre au marchand de disposer d'un article inférieur en l'annonçant comme un article de première qualité? D'après l'ancienne loi, un marchand qui plaçait sur un article inférieur une étiquette indiquant une qualité supérieure était passible d'une amende pour fraude. Dans ce cas-ci l'acheteur doit être juge de la qualité du tabac, il doit le goûter ou le fumer, ou bien il faut que le vendeur soit assez honnête pour lui dire de quel tabac est fabriqué l'article mis en vente. Je suis fortement en faveur de la protection, mais je veux qu'elle soit appliqué honnêtement, pour ne pas que les acheteurs soient floués et trompés. Cet article, comme l'a indiqué tout à l'heure l'honorable sénateur, a pour objet de protéger la production du tabac canadien; mais si cet article protège le producteur, il n'en est pas de même pour le consommateur, et je suppose que le gouvernement croit que pour appliquer la protection dans toute sa rigueur, il est bon que l'acheteur soit trompé et non pas protégé. Est-ce que le gouvernement a agi d'après ce principe?

L'honorable M. SCOTT: Non, je crois qu'il y avait un préjugé contre la culture du tabac canadien, ce qui est injuste.

L'honorable M. SULLIVAN: A bon droit.

L'honorable M. SCOTT. D'après la loi actuelle il y a différents taux douaniers, suivant l'étiquette. Cela a été supprimé, et maintenant un timbre suffit.

L'honorable M. SULLIVAN: Celà aura un terrible effet sur chaque personne qui fume et les fumeurs sont légion. Si l'étiquette indique la qualité du tabac, cette disposition devrait être supprimée, parce que je puis assurer aux honorables sénateurs, malgré tout le respect que j'ai pour ceux qui le vendent, que ce tabac en feuilles canadien, est un article infect. Si quelqu'un fume de ce tabac dans le fumoir d'un train de chemin de fer, il est exposé à se faire éconduire immédiatement. Je ne plaisante pas, et je dis que ce tabac est mauvais. Vous ne pouvez récolter dans ce pays-ci le tabac qui se récolte à Cuba et aux Etats-Unis. Donc, si le gouvernement a fait un pacte avec sa majesté satanique, l'effet en sera désastreux. Je regrette pour moi-même que la loi ait été modifiée, et je crains d'être obligé de renoncer au plaisir de fumer.

L'honorable M. WATSON: Je crois pouvoir assurer à mon honorable ami qu'il n'a pas raison de s'effrayer. Il n'est pas nécessaire que le tabac canadien soit étiquetté comme un poison. L'honorable sénateur de Killarney en fume depuis des années, et il jouit encore d'une bonne santé.

L'honorable M. SULLIVAN: Du tabac canadien?

L'honorable M. YOUNG: Oui.

L'honorable M. SULLIVAN: Il y a une exception à toute règle générale.

La motion est adoptée et le bill lu une troisième fois et adopté.

BILL MODIFIANT LA LOI DES LETTRES DE CHANGE.

PREMIERE, DEUXIEME ET TROISIEME LECTURES.

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill (142) intitulé: "Loi modifiant la loi des lettres de change."

Le bill est lu une première fois.

L'honorable M. SCOTT propose que le bill soit lu au long à la table. Il a dit qu'une erreur typographique s'est glissée dans les statuts revisés, le mot "endosseur" ayant été inséré à la place du mot "porteur".

La motion est adoptée.

L'honorable M. SCOTT propose que le bill soit lu une troisième fois.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Comme nous sommes à corriger des erreurs dans les bills, je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur une autre erreur. Le bill n°9, adopté par les deux Chambres et sanctionné par le gouverneur général, ne contient pas la disposition ordinaire : "Sur l'avis et avec le consentement du Sénat décrète ce qui suit." Ces mots ont été omis. Quel effet cette omission aura-t-elle ?

L'honorable M. SCOTT : Je l'ignore.

L'honorable M. LANDRY : Cela peut amener un changement de gouvernement.

L'honorable M. SCOTT : Je vais consulter le département de la Justice.

La motion est adoptée, et le bill lu une troisième fois et adopté.

LOI MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LES SUBVENTIONS AUX STEAMERS TRANSOCEANIQUES.

Le bill est lu pour la première fois.

L'honorable M. SCOTT propose que le bill soit lu au long à la table. Il dit : Le traité français n'a pas encore été approuvé par le gouvernement français et cette loi-ci a pour objet d'accorder une subvention à une ligne française. Son adoption peut aider à l'adoption du traité en France.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Si ce n'est pas là légiférer à la hâte, je ne sais pas ce que c'est. Personne n'a eu l'occasion d'étudier cette question. Bien qu'il ne faille pas avoir beaucoup d'intelligence pour comprendre cette mesure, l'octroi d'une pareille subvention et les conditions auxquelles elle doit être payée, soulèvent une question des plus importantes. Il s'agit de savoir si les steamers doivent naviguer d'un port à l'autre ou s'ils doivent transporter des marchandises en Angleterre ou dans d'autres pays, dans leur course vers la France, ou bien s'il est absolument nécessaire que les steamers qui reçoivent cette subvention transportent les marchandises en France pour que l'exportateur canadien reçoive le bénéfice résultant de l'adoption du minimum des voyages des paquebots français fixé dans les dispositions du traité. Personne de nous ne peut répondre à ce sujet, parce que, si je comprends bien, il n'y a pas de disposition qui prévoit de cas. L'adoption à la hâte d'une pareille législation est absolument inexcusable. Il arrive ce que j'ai prédit il y a quelques jours ; à la fin de la session il sera présenté une douzaine de bills ou deux, qui seront adoptés à la vapeur. Ce bill a été rédigé avec l'idée qu'il y aura des communications directes; mais il y a une exception à cela; qu'un navire peut faire escale dans un pay, probablement en Angleterre, qui jouit du tarif préférentiel et naturellement l'Angleterre serait le seul pays où les navires voyagent entre la France et le Canada feraient escale. Il n'y a dans le traité aucune disposition de ce genre.

L'honorable M. SCOTT : Oh ! oui.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Une importation directe n'implique pas l'idée qu'un navire doit se rendre à Liverpool y transborder les marchandises qui seraient dirigées sur Paris.

L'honorable M. SCOTT : Oh ! non, il ne s'agit pas de transbordement. Le steamer aura le droit de faire escale.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Cela même est douteux, mais cela prouve que ceux qui ont fait le traité ne connaissaient pas suffisamment cette branche de commerce entre notre pays et les pays étrangers pour faire des dispositions capables de parer aux difficultés qui ont surgi dans le passé et surgiront à l'avenir. Je ne veux pas empêcher l'adoption du bill; je veux seulement protester contre ce genre de législation.

Le bill est lu au long à la table.

Le bill est lu une troisième fois et adopté, en vertu de la suspension des règles.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (114) intitulé : "Loi modifiant la loi des liquidations."—(L'honorable M. Scott.)

Bill (113) intitulé : "Loi modifiant la loi des titres de biens-fonds."—(L'honorable M. Scott.)

Le Sénat s'ajourne à trois heures.

DEUXIEME SEANCE.

Le PRESIDENT prend le fauteuil à trois heures p.m.

Affaires courantes.

BOUEES AU GAZ ACETYLENE.

MOTION.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'ai sous la main un avis de motion que je voulais inscrire dans le feuilleton de la Chambre pour aujourd'hui. Si l'honorable secrétaire d'Etat et la Chambre sont d'avis que je dois donner un avis de motion, je proposerai ma motion le 6 mai, mais s'il n'y a pas d'objection, je préférerais la proposer maintenant.

L'honorable M. SCOTT: Proposez-la maintenant.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Il vaut autant que l'avis soit donné aujourd'hui pour le 6 mai.

La motion est adoptée.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

SANCTION DE BILLS.

Son Excellence l'honorable Charles Fitzpatrick, C.C.M.G., juge en chef du Canada et administrateur du gouvernement de la Puissance , etc., etc., étant assis sur le Trône.

L'honorable président a ordonné au gentilhomme huissier de la verge noire de se rendre à la Chambre des communes et d'informer cette Chambre "que c'est le plaisir de Son Evcellence l'administrateur que les Communes se rendent immédiatement auprès de lui, dans la salle du Sénat".

La Chambre étant venue avec son Orateur.

Le greffier de la Couronne en chancellerie a lu les titres des bills à être sanctionnés, comme suit :

Loi concernant la compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental.

Loi constituant en corporation la "London and Lancashire Guarantee and Accident Company of Canada".

Loi modifiant la loi du Revenu de l'Intérieur.

Loi modifiant la loi de l'immigration.

Loi modifiant la loi concernant les subventions aux steamers transocéaniques.

Loi modifiant la loi des lettres de change.

A ces bills la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants :

Au nom de Sa Majesté Son Excellence l'Administrateur sanctionne ces bills.

Il a plu à Son Excellence l'Administrateur de se retirer, et

La Chambre des communes se retire.

Le Sénat s'ajourne à mercredi, le 6 mai, à trois heures p.m.

SENAT.

Séance du mercredi, le 6 mai 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures p.m.

Prière et affaires journalières de routine.

CARABINE ROSS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

1. Le gouvernement a-t-il conclu un arrangement quelconque pour la fabrication de baïonnettes devant s'adapter à la carabine Ross?
2. Dans l'affirmative, avec qui?
3. Pour quelle quantité?
4. A quel prix, la pièce?
5. Le gouvernement a-t-il demandé des soumissions, pour la confection de cet article?
6. Et dans l'affirmative, quels sont les journaux qui ont publié dans leurs colonnes les avis donnés par le gouvernement à cet effet?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses aux questions de l'honorable sénateur sont les suivantes :

1, 2, 3 et 4.—Son Excellence le Gouverneur général en conseil a autorisé la passation d'un contrat avec la compagnie manufacturière de la carabine Ross pour la fabrication de 52,000 baïonnettes, avec fourreaux, devant s'adapter à la carabine Ross, au prix de $5.25 pour chaque baïonnette, y compris le fourreau.

5 et 6.—Des soumissions ont été obtenues de la compagnie dite "Ottawa Car Company" et de la compagnie dite "Ross Rifle Company". Le prix demandé par la "Ottawa Car Company" étant de $5.40; celui

demandé par la "Ross Rifle Company", $5.25. Des soumissions publiques n'ont pas été demandées.

ANALYSE DES ENGRAIS.

MOTION.

L'honorable M. DOMVILLE : Je demande qu'il soit émis un ordre du Sénat pour la production de :

Copie de toutes correspondances entre le ministère du Revenu de l'intérieur et ses officiers, relativement à l'analyse des engrais, et la décision donnée par ce ministère sur les questions soumises, durant les années 1906, 1907, 1908, jusqu'à cette date.

COMPAGNIE DU PONT ET DU CHEMIN DE FER DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

1. Est-il vrai, et ce fait a-t-il été porté à la connaissance du gouvernement, que le jeudi, 28e jour de janvier 1904, trois mois environ après avoir signé avec le gouvernement son traité du 19 octobre 1903, la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, a adopté, à une assemblée générale spéciale de ses actionnaires, une résolution confirmant de la manière la plus positive tout ce qui avait été fait antérieurement à la dite assemblée par les directeurs au sujet de l'abandon à la compagnie, par les actionnaires, de leurs parts non entièrement acquittées en échange d'actions complètement libérées pour le montant par eux versé sur les actions?

2. Le gouvernement sait-il que par cette simple transaction ceux des actionnaires qui n'avaient payé que 4 p. 100—il y en avait—et ceux qui n'avaient versé que 25 p. 100 sur leurs actions—c'était presque la totalité—répudiaien l'obligation volontairement et légalement contractées de payer en entier leur mise de fonds et se débarassaient ainsi de parts sur lesquelles ils auraient pu encore être appelés à verser 75 ou 94 p. 100?

3. Le gouvernement sait-il que la compagnie diminuait ainsi, à cette date, de $156,600 le montant qu'elle aurait pu retirer sur une somme de $220,300 alors souscrite par ses actionnaires et baissait du coup son capital souscrit au chiffre de $63,700?

L'honorable M. SCOTT : Je suis informé que cette transaction, en tant qu'elle concerne le gouvernement, est autorisée par le chapitre 54 des statuts de 1903. L'article 6 de ce statut se lit comme suit :

6. En conformité de la clause première du dit traité, la compagnie peut accepter des souscripteurs actuels du capital-actions de la compagnie l'abandon de leurs actions et les libérer de toute responsabilité ultérieure découlant des actions par eux souscrites; et dès lors prendra fin toute responsabilité de ce chef envers les créanciers de la compagnie ou autres.

La loi est accompagnée d'un long annexe décrivant les phases de la transaction qui a eu lieu entre la compagnie du pont et le gouvernement.

L'honorable M. LANDRY : Je dois, je le présume, du moins, inférer que le gouvernement connait tout ce qui s'est passé?

L'honorable M. SCOTT : Le seul renseignement que je possède, c'est que tout ce qui a été fait l'a été en conformité de cette loi.

L'honorable M. LANDRY : Telle n'est pas la question.

L'honorable M. SCOTT : C'est le seul renseignement que j'ai pu obtenir.

L'honorable M. LANDRY : J'ai demande: "Est-il vrai—et ce fait a-t-il été porté à la connaissance du gouvernement que, tel jour, une certaine résolution a été adoptée, etc." ?

L'honorable M. SCOTT : Je suis tout à fait incapable de répondre à cette question.

L'honorable M. LANDRY : Vous n'avez pas eu encore le temps de vous occuper de cette question?

L'honorable M. SCOTT : Le temps ne m'a pas manqué; mais je suis informé que les transactions qui ont eu lieu entre la compagnie du pont et le gouvernement sont basées sur la loi que j'ai mentionnée.

L'honorable M. LANDRY : Je demande si la chose a été faite et non sur quoi elle est basée. Vous pouvez être revêtu du pouvoir de pendre un homme; mais à moins que ce pouvoir ne soit exercé. . . .

L'honorable M. SCOTT : Tout ce qui est autorisé par le statut que j'ai cité, d'après mes informations, a été fait.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

Les bills suivants sont présentés et lus une première fois :

Bill (OO) intitulé : "Loi modifiant la loi de l'immigration chinoise."—(Sir Richard Cartwright.)

Bill (147) intitulé : "Loi à l'effet d'abroger la loi des conserves alimentaires."—(L'honorable M. Scott.)

Bill (149) intitulé : "Loi modifiant la loi des viandes et conserves alimentaires.—(L'honorable M. Scott.)

RAPPORT EN RETARD.

L'honorable M. LANDRY : Je voudrais savoir de l'honorable leader de la Chambre s'il a reçu le rapport que j'ai demandé il y a trois mois, au sujet de la compagnie du pont de Québec?

L'honorable M. SCOTT : Non; pas encore. L'honorable leader de la gauche, dans les Communes, a demandé la production d'un rapport a peu près semblable, et, peut-être, plus détaillé encore, et l'on est en train de le préparer. On m'informe qu'il sera prêt dans quelques jours. Ce rapport contiendra tous les détails auxquels fait allusion la demande de l'honorable sénateur, ainsi que tous les points mentionnés par la motion proposée dans les Communes par l'honorable leader de la gauche.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable leader de la gauche des Communes a demandé ce rapport, je le présume, vers le commencement de la session.

L'honorable M. SCOTT : Il a fait sa demande dans le mois de décembre, un mois avant que l'honorable sénateur a fait la sienne. Celle-ci a été faite, je crois, le 29 janvier.

L'honorable M. LANDRY: Et l'ordre émis par le Sénat restera de côté.

L'honorable M. SCOTT : Jusqu'à ce que le rapport pour les Communes soit préparé et l'on y travaille actuellement.

L'honorable M. LANDRY : Mais le mien est plus court.

L'honorable M. SCOTT : Ceux qui sont obligés de le préparer ne le considère pas comme court.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre pourrait-il me donner des renseignements au sujet de ce tout petit rapport que j'ai demandé au sujet de M. Deliste?

L'honorable M. SCOTT: Je croyais l'avoir reçu, et je constate que je ne l'ai pas; mais j'espère que je pourai le déposer demain, devant la Chambre.

LOI DES CHEMINS DE FER (BILL EN AMENDEMENT).

PREMIERE LECTURE.

L'honorable M. CASGRAIN : Je présente un bill (PP) intitulé : "Loi modifiant la loi des chemins de fer en ce qui regarde la créance privilégiée par l'émission de valeurs.

Comme il s'agit d'une proposition importante, je donnerai à la Chambre une courte explication. L'objet du bill est de restaurer la disposition qui existait dans les statuts revisés avant 1903. Sous la régie de la loi telle qu'elle existe, aujourd'hui, les frais d'exploitation d'un chemin de fer sont portés au compte de la propriété, au lieu de l'être au compte du revenu de celle-ci, et l'objet du bill que je présente, aujourd'hui, est de prescrire que les frais d'exploitation n'auront pas priorité sur les valeurs hypothécaires. Naturellement, je serai prêt à donner de plus amples explications quand le bill sera lu une deuxième fois. Le bill est lu une première fois.

FEU LE SENATEUR LOVITT.

L'honorable M .SCOTT : Avant que les ordres du jour soient appelés, c'est mon pénible devoir d'appeler l'attention de la Chambre sur l'absence d'un honorable sénateur qui était encore avec nous quand nous nous sommes séparés au commencement du mois dernier. Feu l'honorable sénateur Lovitt, de Yarmouth, était un homme très estimé de tous ses collègues du Sénat. Il était doué d'un grand jugement, et il donnait toujours un vote indépendant. Bien qu'il prit rarement la parole dans le Sénat, il était toujours appliqué à ses devoirs parlementaires, et ses votes étaient invariablement donnés avec discernement et prudence. Il se trouvait dans la vie publique depuis un grand nombre d'années. Il fut élu, il y a trent-quatre ans, pour représenter dans la législature provinciale le comté de Yarmouth. Subséquemment, il représenta le même comté dans la Chambre des communes, et peu de temps après l'avènement au pouvoir du parti libéral, en décembre 1896, je crois, il fut élevé au Sénat. Pendant les dix années qu'il fut membre de cette Chambre, il a été entouré du respect et des l'estime de tous ses collègues. Il menait une vie reti-

rée et simple et les souffrances mentales qu'il a endurées au cours des deux dernières années, souffrances dues à des pertes financières subies par la banque dans laquelle il avait des intérêts; mais ceux qui le connurent sont convaincus que quelles que soient les circonstances qui ont amené la fermeture de cette banque, la cause de cette faillite doit être attribuée à tout autre qu'à lui, parce qu'il fut toujours reconnu comme un esprit élevé et un homme honorable. Au nom du Sénat, j'offre aux membres de sa famille la vive et profonde sympathie que nous éprouvons tous pour eux dans le malheur qui les frappe.

L'honorable M. LOUGHEED: Je suis convaincu que tous ceux qui siègent à la gauche du Sénat approuvent de tout cœur les remarques que vient de faire l'honorable leader de la Chambre. La mort d'un sénateur inspire nécessairement à un chacun de nous un regret basée soit sur l'amitié, soit sur toute autre considération ; mais feu le sénateur Lovitt sut se rendre particulièrement cher à tous ses collègues du Sénat, et je suis sûr que le regret éprouvé par nous dans la présente circonstance est des plus profonds et des plus sincères. L'honorable sénateur Lovitt occupa toujours une place élevée dans l'estime de ses collègues, bien qu'il ne prit pas une part active à nos délibérations comme le font plusieurs autres membres de la Chambre. Chacun aimait à entendre son avis que nous considérions tous comme étant celui d'un homme fortement trempé et très éclairé. Il était doué d'une grande indépendance de caractère, et c'est ce qui faisait particulièrement respecter son opinion. Très peu d'hommes d'affaires malheureux ont, au cours de leur carrière, reçu un tribut de regrets plus grand que celui reçu par feu le sénateur Lovitt par suite des regrettables événements qui ont brisé, durant les deux dernières années, sa carrière d'homme d'affaires. Partout, on lui a témoigné de la sympathie, et cette sympathie s'est particulièrement manifestée parmi ceux qui le connaissaient intimement; qui connaissaient sa parfaite honorabilité; sa probité défiant toute épreuve, et je sais personnellement que tous ceux qui l'ont connu l'ont considéré comme victime des circonstances. Je suis sûr que tous les membres du Sénat mêleront avec émotion leurs condoléances à celles adressées de tous les coins du pays à la famille affligée de feu le sénateur Lovitt.

L'honorable M. McMULLEN : Je ne puis laisser passer cette triste occasion sans manifester mon adhésion aux remarques faites par les honorables leaders des deux côtés de la Chambre, au sujet de la mort subite de notre estimable ami, feu le sénateur Lovitt. J'ai eu le privilège et le plaisir de siéger avec lui dans la Chambre des communes, comme dans le Sénat, et jamais ai-je eu l'avantage de connaître un esprit plus sincère, un meilleur cœur, un plus franc libéral qu'il ne l'était. C'était un homme des plus exemplaires dans ses conversations et dans ses actes. C'est ce qui lui mérita le respect de tous ceux qui le connurent. Ses malheureux embarras financiers et le mal physique dont il souffrait me firent éprouver une grande sympathie pour lui, et je suis sûr que ma sympathie était partagée par tous les autres membres de la Chambre. Je m'associe cordialement aux deux honorables leaders de la Chambre pour exprimer à la famille affligée du défunt toute la sympathie que nous inspire la perte irrépparable qu'elle vient de faire.

L'honorable M. DOMVILLE : Appartenant moi-même, à la province du Nouveau-Brunswick, je ne puis laisser passer la présente occasion sans joindre mon propre tribut de regret à ceux qui viennent d'être payés à la mémoire de feu le sénateur Lovitt. Je le connaissais moi-même, personnellement depuis plus de quarante ans, et j'ai, durant cette longue période, transigé beaucoup d'affaires avec lui. Tous ceux qui le connurent avaient pour lui la plus haute estime. Il est inutile de m'arrêter longuement sur les qualités et la carrière du regretté défunt, parce qu'un homme jouissant de la réputation que possédait feu le sénateur Lovitt n'a pas besoin d'éloges —de quelque part qu'ils viennent—pour faire apprécier la grandeur de la perte que nous fait éprouver sa disparition. Il suffit donc de dire quelques mots appropriés, afin que la famille du défunt connaisse l'impression qu'il a laissée parmi ceux qui le connurent. Feu

le sénateur Lovitt jouissait dans les Provinces maritimes d'une réputation qui le plaçait au plus haut degré de l'estime publique, et je ne trouve rien autre chose pouvant renchérir sur ce témoignage.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

CONTINUATION DU DEBAT.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Casgrain:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'importance qu'il y a de construire prochainement le canal de la baie Georgienne, et qu'il demandera au gouvernement si le rapport de l'exploration de cette voie fluviale sera soumis au Sénat durant la présente session.

L'honorable M. CLORAN: Je considère comme un privilège d'avoir à parler d'un projet comme le canal de la baie Georgienne, devant un corps législatif comme le sénat, et d'atteindre par cet intermédiaire le public en général. C'est pour moi un privilège pour plusieurs raisons; mais la principale, c'est l'espoir que j'ai de voir de mes yeux construire le canal de la baie Georgienne et de l'Ottawa avant ma disparition de la scène publique. C'est un projet qui a occupé l'attention du pays depuis l'époque où cette route fut explorée la première fois jusqu'à ce jour, et pendant que nous célébrerons prochainement le tricentenaire de la fondation de Québec par Champlain, le nom du canal de la baie Georgienne devra s'associer à celui de ce dernier qui fut le premier explorateur de cette route. On l'appelle aujourd'hui, la route du canal de la baie Georgienne. Je ne suis pas en faveur de ce surnom. Il amoindrit en apparence la valeur et l'étendue étonnante des ressources de cette route. La baie Georgienne est un volume d'eau situé dans une certaine localité. C'est parler en termes mieux appropriés que de désigner le canal en question comme devant devenir la grande route à navires du Canada, ou du moins, la grande route navigable de la rivière Ottawa. Nous avons obtenu déjà sur ce sujet les opinions d'hommes expérimentés sous le rapport scientifique et financier, et je crois de mon devoir, aujourd'hui, de m'arrêter sur ce que j'appellerai le point de vue patriotique et national. Nous avons entendu d'abord, l'honorable auteur de la motion, c'est-à-dire, l'honorable sénateur de De Lanaudière, qui nous a donné sur la question de ce canal de très importants renseignements. On ne saurait douter des hautes connaissances techniques que possède cet honorable sénateur sur des sujet de cette nature. Il est un de nos principaux ingénieurs en matière de canaux navigables et d'autres sujets du même genre, et je suis heureux de voir qu'en sa qualité d'homme relativement jeune, il ait entrepris dans l'intérêt du public, de presser la réalisation de ce projet. Je dois aussi féliciter d'autres sénateurs qui ont parlé dans le même sens. Je n'ai pas besoin de les nommer tous. Leurs noms et leurs opinions sont consignés dans les débats du Sénat. J'ai aussi écouté les opinions exprimées par l'honorable sénateur de Halifax, et l'honorable sénateur de Kingston, en opposition à ce projet. L'honorable sénateur de Halifax s'y oppose en s'appuyant sur des raisons égoïstes, tandis que l'honorable sénateur de Kingston y est opposé par jalousie et par crainte que ce canal soit préjudiciable à la route du Saint-Laurent. Je ne puis adhérer ni à l'un, ni à l'autre de ces deux points de vue. L'honorable sénateur de Halifax, n'a pas besoin de redouter le coût de cette entreprise, ni de s'alarmer en sa qualité de représentant des intérêts du port de Halifax, ou de tout autre port des Provinces maritimes, ni l'honorable sénateur de Kingston, n'a besoin de craindre que l'ouverture du canal de l'Ottawa ne porte atteinte à l'utilité de la route du Saint-Laurent. Il ne s'agit pas de défendre ici, une entreprise destinée à porter préjudice à tout ouvrage d'intérêt public exécuté dans le passé. Nous préconisons présentement un projet destiné à servir de complément ou de supplément aux améliorations exécutées dans le passé. Il y a en Canada des hommes qui s'intéressent vivement à ce canal projeté, et qui en ont prôné la construction dans les diverses parties du pays. L'un des ex-maires d'Ottawa, M. McLeod Stewart, puis l'ex-ministre des Chemins de fer, dans l'ancien gouvernement. M. Haggart; puis M. Poupore, ex-député du comté de Pontiac, en ont été aussi les prôneurs. Je me trouvais, il y a une vingtaine d'années, un de leurs jeunes acolytes. Je les ai alors suivis dans les provinces d'Ontario et de Québec, et

prononcé force discours en faveur de ce projet. Je m'intéressais alors, quoique jeune, à l'avenir du pays; mais j'étais loin de penser que, vingt années après, je me poserais de nouveau devant mes compatriotes comme un apôtre du canal de la baie Georgienne, et que je ne craindrais pas de proclamer que les hommes que je viens de nommer ont agi pratiquement en travaillant comme ils l'ont fait pour renseigner le public sur la nature de ce projet et l'importance de sa réalisation. J'ai, aujourd'hui, l'avantage de me trouver ici, pour les remercier, et bien plus, pour dire, résolument et froidement, que mon adhésion sera acquise à tout gouvernement qui entreprendra la construction de ce canal. Le canal de la baie Georgienne que je voudrais faire connaître au monde entier comme étant la grande route navigable à l'intérieur du Canada, jusqu'à l'océan, est un projet qui devrait recevoir un appui général. Le parlement du Canada ne saurait s'occuper d'un projet plus noble, et aucun gouvernement ne saurait entreprendre un travail plus utile et plus propre au développement des ressources du Canada. La route de la baie Georgienne par l'Ottawa ne serait aucunement une rivale des autres routes à navires du Canada. Ses partisans désirent simplement accomplir une œuvre dont les éléments de succès sont fournis par la nature; ils veulent que la rivière Ottawa devienne une grande artère commerciale en reliant le bord de la mer au cœur du continent américain. Il y a aussi dans les Etats-Unis une grande artère qui est le Mississippi. Une autre artère est la route du Saint-Laurent, et nous voulons aujourd'hui, créer en Canada une seconde artère nautique; nous voulons donner au Canada deux grandes artères pour faire circuler le sang vital de la nation. Le Mississippi est une des artères vitales des Etats-Unis depuis plus de cent ans, et aujourd'hui, le gouvernement des Etats-Unis essaie d'augmenter la capacité de cette artère en approfondissant le chenal de ce fleuve; en construisant des digues et des canaux tributaires ici et là. Ils dépensent des millions et des millions à l'amélioration de la route du Mississippi, tandis que nous en Canada, qui possédons les plus vastes territoires à blé qui existe dans le monde civilisé, ne faisons aucun préparatif pour ouvrir un chenal par lequel les produits de ces territoires puissent être transportés jusqu'au bord de la mer. La Providence, sans parler du Mississippi et du Saint-Laurent, a doté l'Amérique d'une troisième artère naturelle pour le commerce—l'une des plus grandes et des plus sûres qui existent dans le monde—mais lorsque nous entreprendrons l'ouverture de cette route, nous devrons le faire non seulement dans les intérêts du commerce; mais aussi pour que ce nouveau canal serve à l'hygiène et au confort du peuple. La route de la rivière Ottawa deviendrait un grand boulevard servant les fins de l'hygiène et du confort publics comme celle du commerce général du pays. Imaginez-vous donc cette route comme étant ouverte au Canada comme au reste du monde, et qu'y voit-on aujourd'hui, sur l'emplacement de cette route? On pourrait dire de cet emplacement ce que l'on disait autrefois de nos forêts vierges ! Nous sommes réellement le seul pays de la terre où l'on puisse dire aujourd'hui, que nous avons des eaux vierges ! Il y a, en effet, sur cette route de l'Ottawa des cours d'eau tributaires ayant des milles et des milles d'étendue, ainsi qu'une profondeur de dix, quinze et vingt-cinq pieds d'eau, et qui, cependant, ne procurent aucun bénéfice au Canada. Or, pourquoi ne tirerions-nous pas avantage d'une pareille route nautique pour permettre à nos fermiers de l'ouest d'expédier à des prix modérés jusqu'aux grands centre du Canada et jusqu'à la mer, leurs produits? Les voies de l'homme sont les voies ferrées; c'est-à-dire, des moyens de transport dispendieux, souvent très dispendieux et quelquefois, même, de l'extorsion. Les voies de Dieu, au contraire, sont les routes nautiques, les rivières ouvertes à tous, et leur exploitation est toujours exempte d'extorsion. Nous avons dépensé dans notre Canada de l'argent pour des objets n'ajoutant rien à la richesse nationale, ni à l'honneur du pays, puis-je ajouter. Quelques-uns de nos ministères dépensent des millions dont l'emploi devrait être fait pour d'autres objets. En présence du fait que nous sommes appelés à dépenser de cinq à sept millions de dollars pour le service militaire—ce qui est tout-à-fait hors

de proportion avec les besoins du pays, ne suis-je pas justifiable, en ma qualité de jeune canadien, de demander à cette honorable Chambre, s'il n'est pas temps de crier halte ! relativement aux dépenses militaires, et de dépenser à l'avenir les deniers publics à des travaux utiles, qui procureront du trafic et accroîtront le bien-être et la prospérité du peuple? Je ne puis sans protester, souffrir plus longtemps les dépenses inutiles auxquelles je viens de faire allusion. Notre jeune pays qui dépensait un million et un quart, ou un million et demi pour le service militaire, s'impose aujourd'hui une dépense de six millions de dollars pour ce service, et cependant, nous hésitons à dépenser quelques millions de dollars d'intérêt pour la construction de l'un des ouvrages les plus importants au point de vue du bien-être et du développement du pays. Mais l'honorable sénateur de Halifax, me dira :

"Le Canada est déjà engagé dans des dépenses considérables."

Il est très bon d'être prudent et d'être économe; mais si les Baldwin, les Lafontaine, les Macdonald et autres se fussent montrés économes dans le sens suggéré par l'honorable senateur de Halifax, en quelle estime les tiendrions-nous auojurd'hui ? Ou quel respect aurions-nous pour leur mémoire? Où serait le splendide réseau de canaux que nous possédons aujourd'hui? Ces hommes d'état entreprirent, il y a cinquante ou soixante ans, une énorme tâche, bien qu'ils ne pussent s'appuyer que sur une population de deux millions et demi, ou trois millions d'âmes. Ils dépensèrent millions sur millions pour construire notre canal Lachine, le canal Welland, le canal Grenville, et nous avons dépensé en outre, des millions pour l'approfondissement et l'amélioration de la route du Saint-Laurent. Si nous avons quelques égards aujourd'hui, pour la mémoire des hommes auxquels je viens de faire allusion, c'est parce que nous admirons leur discernement et l'opinion qu'ils se formaient du grand avenir du Canada en s'engageant dans les grandes dépenses que je viens de mentionner. D'après l'opinion de quelques-uns, ils furent imprudents. Ils travaillèrent pour la postérité, il est vrai, mais la postérité rend aujourd'hui, hommage et un culte à leur mémoire. Ils nous laissèrent une dette nationale qui est aujourd'hui, d'environ $260,000,000. Regrettons-nous la création de cette dette? Où est celui qui regrette la construction du chemin de fer intercolonial? Quel est celui en Canada, qui regrette la construction de notre système de canaux; ou la construction du chemin de fer canadien du Pacifique? Et ici, je dois dire à nos bons amis les conservateurs que leurs anciens chefs se montrèrent beaucoup plus clairvoyants, il y a un quart de siècle, que nous ne le sommes aujourd'hui, et je leur dois ce témoignage. Les bases de la prospérité dont jouit aujourd'hui notre pays, furent jetées par les hommes d'état canadien qui dorment maintenant dans leurs tombeaux. Allons-nous, de notre côté, faire quelque chose pour accroître cette prospérité avant que nous descendions à notre tour dans la tombe? On objecte à la construction du canal de la baie Georgienne le coût élevé de cette entreprise. Or, qu'est-ce qu'une dépense de ce genre? Une dette nationale ne m'inspire pas plus d'effroi, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire dans cet honorable Sénat, qu'une dette municipale sagement encourue. Selon moi, après avoir observé comme je l'ai fait, les affaires publiques, durant les trente dernières années, plus la dette publique d'un pays est élevée, plus sa prospérité est grande. L'Angleterre, par exemple, dont la dette est de plus d'un billion de louis est l'un des pays les plus riches du monde. L'Allemagne se trouve dans le même cas que l'Angleterre. Sa dette excède un billion, et je puis dire la même chose de la France. Or, est-ce qu'un pays jeune et vigoureux comme le nôtre aurait raison d'avoir peur d'une dette publique de $250,000,000 ? Mais non. Construisons, sans crainte, les travaux d'intérêt public dont la nécessité est reconnue. Dépensons moins sur certaines choses qui ne sont pas nécessaires, et employons ces deniers ainsi épargnés sur des entreprises utiles au pays. Je ne soulève aucune objection contre toute dépense ayant un objet d'utilité publique. Mais je m'oppose aux dépenses inutiles. L'argument tiré d'une fausse économie ne saurait prévaloir. Si nous ouvrons la route de la rivière Ottawa, nos enfants, après qu'elle aura été construite, seront fiers de nous,

de même que les conservateurs et les libéraux rappellent avec fierté aujourd'hui, le souvenir de ceux qui ont fait du Canada ce qu'il est en dépensant sagement les deniers publics sur de grands travaux dont le pays avait besoin pour se développer et prospérer. Ainsi, l'argument d'une fausse économie ne saurait créer aucune impression défavorable sur la saine opinion publique. Le peuple est prêt à s'imposer les dépenses nécessaires à la nouvelle entreprise projetée, et le plus tôt les travaux commenceront, le mieux ce sera, vu que le trafic de l'ouest s'accroit rapidement. Les produits de l'ouest ont atteint un chiffre énorme, et excéderont bientôt toute estimation qu'il est possible de faire aujourd'hui, si le courant de l'immigration se maintient, à peu près tel qu'il est aujourd'hui. Si la route du Saint-Laurent, ainsi que le chemin de fer Canadien du Pacifique et tous les autres réseaux de voies ferrées sont incapables aujourd'hui, de faire face aux besoins du commerce de transport, à plus forte raison seront-ils moins en état d'y répondre dans une dizaine ou une quinzaine d'années, lorsque, au lieu d'avoir trois ou quatre, ou cinq cent mille âmes, notre Nord-Ouest aura une population de cinq à dix millions d'âmes. La construction du canal de la baie Georgienne ne menace donc aucunement la valeur actuelle des actions prises sur d'autres routes de communications ou de transport; ou la valeur des propriétés contrôlées par le gouvernement; ou la valeur des canaux et des chemins de fer de l'Etat. Cette question d'économie ne doit pas inquiéter le public, parce qu'après tout, que sera le coût du canal projeté? Je n'entrerai pas dans les détails relativement à ce coût, comme mon honorable ami de De Lanaudière l'a fait? Quelques experts estiment ce coût à $85,000,000; d'autres l'estiment à $90,000,000; enfin, d'autre à $100.000,000. La question de ces millions n'a rien d'embarrassant. Il ne s'agit réellement pas de construire un canal, et c'est la raison pour laquelle je suis opposé au nom donné à l'entreprise en question. Le mot canal signifie une route nautique où vous ne pouvez filer que huit, neuf, dix, ou quinze milles à l'heure, tandis que la route du canal de la baie Georgienne est une rivière qui aura des écluses d'un quart, d'un demi, ou d'un mille de longueur. Cette route offre une navigation ininterrompue sur un parcours de plusieurs centaines de milles à partir des eaux des grands lacs jusqu'aux ports de l'est. La question du coût ne devrait pas faire reculer le gouvernement, ou le parlement. Nous sommes aujourd'hui, en état de faire dix fois plus, pour le développement du pays que nos devanciers, il y a vingt-cinq ou trente ans. Le revenu public est maintenant de 80 à 100 millions de dollars, par année, tandis que nos prédécesseurs, il y a 25 ou 30 ans, ne pouvaient disposer que d'un revenu annuel d'une quinzaine ou d'une vingtaine de millions, lorsqu'ils entreprirent des travaux dont la grandeur nous ferait aujourd'hui, trembler. Nous sommes actuellement en train de construire le chemin de fer "Grand-Tronc-Pacifique". Nous allons aussi entreprendre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et je désire aussi que l'on procède immédiatement à la réalisation de cette dernière entreprise. Je ne vois rien qui s'y oppose, vu que l'exploitation de cette nouvelle route rapportera avant longtemps, des bénéfices couvrant l'intérêt à payer sur le capital placé dans cette entreprise. De même, l'exploitation de la route de la baie Georgienne et de la rivière Ottawa canalisée rapportera un revenu suffisant pour faire face aux interêts sur le capital dépensé avant même le parachèvement complet des travaux de construction. En ma qualité de jeune canadien, je n'hésite aucunement à assumer la part de responsabilité qui pèsera sur moi et sur mes enfants comme résultat de la dette que fera contracter l'exécution de la noble entreprise en question. Je ne saurais hésiter, parce que je considère que par l'ouverture de cette route, les provinces de l'est recevront de l'ouest tout le minerai, tout le grain et tous les autres produits dont elles auront besoin. La route de la rivière Ottawa est une route par où les produits seront transportés dans des compartiments froids. Ce n'est pas, comme je l'ai dit, à proprement parler un canal par où les marchandises d'une substance molle se détérioreront comme la chose arrive par le canal Welland ou le canal Lachine ou les autres canaux ayant une longueur de huit ou dix milles, et où les marchandises sont

constamment exposées à la chaleur et à la poussière. Le canal de la baie Georgienne est une route par où toutes les espèces de grains, toutes les espèces de fruits, tous les animaux pourront être transportés dans des compartiments rafraîchis par les eaux vierges du grand ouest et de la région septentrionale du pays—où la température est toujours fraîche—et les marchandises périssables, ainsi transportées, pourront être délivrées à destination dans une parfaite condition. Ce sera, en même temps, une route d'agréments pour tous. Cette route provoquera aussi le développement de l'énergie hydro-électrique en quantités immenses, tellement qu'il suffira à bien dire d'en demander pour en recevoir. Cette énergie sera transmise en plantant des poteaux et en les reliant par des fils. Cette énergie procurera aussi plus de lumière qu'il n'en faudra pour l'éclairage de la route, et, je le répète, ce sera par excellence, une route d'agrément. Quel charme, en effet, il y aura pour les nouveaux mariés de faire leur voyage de noce sur cette merveilleuse route de plaisir que sera le canal de la baie Georgienne, au lieu de faire ce voyage sur la rivière Ottawa.

L'honorable M. OWENS : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. CLORAN : Et nous savons tous parfaitement ce que sera ce canal sous tous les autres rapports. Nous savons tous que, du moment que les bateaux à vapeur pourront circuler de l'est à l'ouest, ou de l'ouest à l'est, sans être arrêtés dans les canaux pendant des heures et des jours, au cours du même voyage, le canal qui offrira cet avantage sera choisi par les voyageurs de l'ouest et du sud. Le canal de la baie Georgienne, comme l'a fait remarquer l'honorable sénateur de De Lanaudière, aura un nombre d'écluses estimé à 25 jusqu'à 29 seulement et chacune d'elles ne requerra pas plus de quinze ou vingt minutes pour la franchir, tandis que chaque écluse des autres canaux exige trois, quatre, cinq ou six heures. Ainsi, comme je l'ai dit, le canal de la baie Georgienne sera une route par laquelle seront transportés les produits dans des vaisseaux rafraîchis par les eaux du nord. Ce sera une route nationale par excellence où se mêleront l'utile à l'agréable; enfin une route pour le commerce interprovincial. On a parlé de la profondeur de ce canal. Quelle sera-t-elle ? Ce canal aura-t-il quatorze pieds, vingt ou vingt-deux pieds ? C'est une question que des spécialistes seuls peuvent résoudre, comme fut résolu par les Allan le problème de créer un service de paquebots transatlantiques entre Liverpool, Glasgow, Londres,et Montréal. Ils commencèrent leurs opérations avec un chenal de pas plus de dix-huit pieds de profondeur dans le fleuve Saint-Laurent, à l'époque des basses eaux. Nos ingénieurs ont amélioré ce chenal, et sa profondeur actuelle est de 25 ou 30 pieds, et l'honneur de cette grande amélioration est en grande partie dû à l'honorable John Young, qui était alors surintendant du port de Montréal. Ce fut lui qui prit l'initiative de cette grande entreprise. On se moqua de lui d'abord et on lui disait qu'il entreprenait une tâche qu'il lui serait impossible de mener à bonne fin, même avec l'énorme dépense qu'il imposerait au pays. Et que dit-on de cette dépense aujourd'hui? Feu John Young est considéré aujourd'hui, comme le créateur de notre commerce national au point de vue de Montréal. Ce fut lui qui fit faire le premier pas au développement commercial que nous constatons aujourd'hui, et je suis fier de pouvoir ajouter que le gouvernement actuel a été non moins heureux que son devancier dans le choix qu'il a fait de M. G. W. Stephens comme surintendant du port de Montréal. M. Stephens est un homme de la jeune génération, qui comprend toute la responsabilité de sa position, et qui est en état de lui faire honneur. Il est revenu d'Europe où il est allé en sa qualité officielle, et où il a pu constater le fait qu'il n'y a pas de rivière ou fleuve en Europe offrant un meilleur chenal aux navires que le Saint-Laurent. Il est revenu d'Europe avec des renseignements complets sur tous, ou presque tous les grands ports d'Angleterre, d'Ecosse, de France et d'autres pays, et il a déclaré aux hommes d'affaires de Montréal et du Canada que leur commerce devait avoir pour route le fleuve Saint-Laurent. Mais il ne s'est pas arrêté là. Il prévoit l'avenir; il prévoit les nouveaux développements du commerce. Ces nouveaux développement signifient l'usage

futur de plus gros vaisseaux pour transporter le fret, et il est prêt à recommander au gouvernement fédéral que le chenal du Saint-Laurent ne soit pas seulement de 18 pieds, ou de 30 pieds, mais de 40 ou 45 pieds de profondeur, si c'est nécessaire. On objectera aujourd'hui, ce qui fut objecté autrefois, savoir que cet approfondissement supplémentaire du fleuve imposerait une trop forte dépense. Cette dépense sera certainement lourde; mais qui, aujourd'hui, serait disposé à blâmer les conseils donnés par feu John Young? Qui oserait dénoncer, aujourd'hui, sir Hugh Allan? Qui, aujourd'hui, oserait dénoncer l'homme qui a construit le port de Montréal et approfondi le chenal du Saint-Laurent entre Québec et la métropole commerciale du Canada? Pas un seul n'oserait le faire. Je félicite donc sincèrement le gouvernement d'avoir tenu compte du développement futur de notre commerce en nommant un jeune homme comme G. W. Stephens à la haute position de surintendant du port de Montréal.

L'honorable sénateur de De Lanaudière nous a fait un exposé élaboré de ce que fera pour la population la route de la baie Georgienne et de la rivière Ottawa, le long de ses bords et même à plusieurs milles de ceux-ci. L'auteur de cet exposé s'est arrêté particulièrement sur la quantité d'énergie électrique qui pourra être développée sur les bords de ce canal. J'approuve entièrement tout ce que cet honorable sénateur a dit sur ce point, et il n'est certainement pas tombé dans l'exagération. Il est même resté en deçà de la vérité. L'ouverture de cette route aura pour effet le développement de ce qui est presque considéré maintenant comme une nécessité, c'est-à-dire l'éclairage électrique. L'ouverture de cette route procurera à ceux qui en occuperont les bords, sur tout son parcours, la force motrice et l'éclairage électrique dont ils auront besoin—ce qui sera pour eux une source de prospérité et de bonheur. L'honorable sénateur de De Lanaudière, en parlant dans ce sens, visait particulièrement Montréal; mais il est allé peut-être, un peu trop loin dans cette partie de son discours. Il y a tant de jalousie partout. Les sénateurs, eux-mêmes, sont souvent jaloux d'une localité parce qu'ils résident dans une autre. Le présent projet n'est pas une affaire qui concerne seulement Montréal; c'est une affaire d'un caractère national. C'est un projet dont la réalisation est de nature à augmenter le bien-être et la prospérité de millions d'habitants du Canada, et j'espère que nous n'aurons plus jamais le désagrément d'entendre protester dans le Sénat un seul représentant du peuple contre un projet parce qu'il n'intéresse pas sa propre localité. Les temps sont changés. Les perspectives d'avenir sont devenues plus brillantes. Les intelligences se développent et les yeux ne regardent plus exclusivement dans le petit cercle étroit où l'on réside. Notre devoir, ici, est de travailler dans les intérêts généraux du pays, et lorsque l'honorable sénateur de De Lanaudière a insisté sur le fait que la construction de la nouvelle route projetée développerait une énergie hydro-électrique suffisante en amont de Montréal pour affranchir cette métropole de la tyrannie du monopole exercé aujourd'hui contre elle; que l'on pourrait, au-dessus de Montréal développer une force électrique suffisante pour subvenir aux besoins non seulement de 400,000 habitants; mais aussi de cinq millions d'âmes, pourquoi l'a-t-on blâmé de ce qu'il ne parlait que de ce point en particulier? Il aurait pu avec autant de force étendre le même raisonnement à tous les autres points de la nouvelle route nautique en question, c'est-à-dire, partout où il y a un lac ou un rapide.

L'honorable M. OWENS : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. CLORAN: Mais parce que l'honorable sénateur de De Lanaudière s'est étendu sur les grands bénéfices que Montréal pourrait tirer du nouveau canal, j'ai entendu faire cette remarque—non dans l'enceinte du Sénat, mais en dehors : " Oh ! c'est un nouveau projet lancé par Montréal." Eh bien ! je réponds ici, que ce n'est pas un projet qui ne vise que les intérêts de Montréal. Loin de là. C'est un projet d'une portée nationale, puisqu'il s'étend de la source de nos lacs jusqu'à nos ports océaniques. En discutant le présent projet, nous devons nous dire que ce qui profitera à une localité, sera également profitable à toutes les autres localités, et ceux qui habitent les centres de population ne

sauraient être hostiles aux intérêts de localités où les habitants sont clairsemés. Quant à moi, je n'ai jamais éprouvé aucun sentiment hostile envers aucune localité. Nous, habitants de l'est, sommes prêts à construire de grands travaux dans l'ouest, comme nous l'avons fait déjà, au cours des 25 ou 30 dernières années. Nous avons aidé à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, et nous aidons aujourd'hui, à la construction du "Grand-Tronc-Pacifique" et du "Canadian Northern". Nous sommes prêts aussi à aider les fermiers de l'ouest à construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, bien que la construction de ce chemin ne contribuera pas autant au développement de cette région que le fera l'ouverture de la route de l'Ottawa. Nous n'avons pas de préjugés. Nous avons sur ce sujet des idées larges. Nous avons déjà donné à l'ouest une aide substantielle et sommes prêts à l'aider encore. Nous avons fait la même chose pour l'est. Les provinces maritimes ont bénéficié de l'assistance d'Ontario et de Québec. Nous ne regrettons pas d'avoir construit le chemin de fer Intercolonial. Pourquoi donc, d'honorables sénateurs nous citent-ils ce chemin comme un argument contre le projet du nouveau canal en question? C'est une question à laquelle je ne puis répondre, et c'est un argument que le peuple ne saurait accepter. J'ai déclaré au début de mes remarques que je traiterais le présent sujet non au point de vue technique, ni au point de vue financier et commercial. Ces points de vue ont été traités déjà si habilement et si bien par ceux qui m'ont précédé, qu'il n'est pas nécessaire que je m'y arrête plus longuement; mais je suis ici, comme un représentant du peuple; mon devoir est d'exposer ses besoins et de demander au gouvernement, avec le concours du Sénat, de s'occuper aussitôt que possible de cette entreprise nationale. L'honorable sénateur d'Ottawa (l'honorable M. Belcourt), l'honorable sénateur de Westmount (l'honorable M. Wood) et autres, outre notre honorable ami qui a ouvert le présent débat (l'honorable M. Casgrain), ont démontré péremptoirement, que ce projet, au point de vue technique, est praticable ; que le gouvernement devrait en entreprendre l'exécution dans l'intérêt public, et que son exécution n'imposerait pas au gouvernement le moindre sacrifice pécuniaire. Mais j'ai sous les yeux les opinions d'hommes qui m'ont influencé considérablement relativement à la présente question, bien que mes renseignements fussent passablement complets après avoir, comme je l'ai fait, parcouru toute la vallée de l'Ottawa en compagnie de l'ex-maire d'Ottawa, M. McLeod Stewart, et l'ex-député de Pontiac, M. Poupore, et cela pendant des jours et des semaines. Nous demandions alors à ceux que nous rencontrions de donner leur appui à tout gouvernement qui s'engagerait à construire le nouveau canal. Ces hommes que je viens de nommer sont encore vivants, comme je le suis, moi-même, et j'espère que leurs désirs seront satisfaits et réalisés avant qu'ils quittent ce bas-monde pour le grand inconnu. J'espère que le gouvernement actuel qui s'est déjà engagé dans plusieurs nobles entreprises d'utilité publique, voudra bien se charger aussi du nouveau canal en question, et faire pour le peuple d'Ontario et Québec ce qui a été fait pour le grand ouest et l'extrémimté orientale du pays. J'ai sous la main une opinion écrite par l'un de nos grands ingénieurs, et qui, je crois, n'a pas encore été citée à la Chambre. Je veux parler de l'opinion exprimée par feu Walter Shanley, ingénieur civil. Voici ce qu'il a écrit :

> Je crois que la construction de ce canal de l'Ottawa aurait pour effet d'augmenter considérablement le commerce général du pays. Ce canal ne ferait que bénéficier au Nord-Ouest en réduisant le coût du transport, et servirait spécialement à créer sur son parcours des forces hydrauliques. La vallée de l'Ottawa pourrait devenir le centre des plus grandes minoteries du monde.

Ceux qui s'intéressent au commerce du pays reconnaîtront avec moi que la dernière partie de cette citation est bien fondée. La construction du nouveau canal développerait des forces hydrauliques qui ne seraient pas surpassées même par les chutes du Niagara, et créerait dans la vallée de l'Ottawa des minoteries pouvant rivaliser avec celles de Duluth, de Minneapolis et de Saint-Paul. Toute barge chargée de grain qui descendrait, vers l'époque de la clôture de la navigation, lorsque la glace commence à se former, pourrait s'arrêter à des points comme Arnprior, Ottawa et Hawkesbury, où le blé serait moulu et

la farine transportée par la voie ferrée jusqu'au port de mer. C'est de cette manière que des centres de minoterie seraient créés sur tout le parcours du nouveau canal de la baie Georgienne, à Montréal. Walter Shanley n'a jamais, au cours de sa longue carrière, exprimé une plus grande vérité que lorsqu'il a dit que la construction de ce nouveau canal ferait de la vallée de l'Ottawa l'un des plus grands centres de minoteries du monde. M. Shanley continue comme suit :

Le commerce serait, naturellement et principalement, un commerce de céréales, et le canal stimulerait le commerce dans l'Ontario et la province de Québec généralement.

Les cargaisons de grain des lacs Michigan et Supérieur pourraient être transportées jusqu'à Montréal à un prix plus réduit, et jusqu'au port de Québec à un prix pas plus élevé que le plus bas prix payé pour le transport entre les lacs et New-York. Mais quels que soient les bénéfices que tirerait le pays de cette nouvelle route, les chemins de fer n'en souffriraient pas.

Telle est l'opinion d'un homme compétent sur le présent sujet. Il nous dit que la construction de ce nouveau canal ne saurait être préjudiciable aux intérêts des chemins de fer, ou aux intérêts qu'a le gouvernement dans l'exploitation de la route du Saint-Laurent.

M. Shanley dit encore :

Ainsi, ce canal favorisera le chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer " Ottawa, Arnprior and Parry Sound ". Le " New York Central Railway ", qui longe le canal libre de l'Erié augmente, tous les ans, son trafic et ses profits, et ce trafic et ces profits continueront de s'accroître quand le canal Erié aura une profondeur de neuf pieds (amélioration que l'on est en voie d'accomplir).

Cette opinion fut écrite il y a des années. Si M. Shanley vivait encore, aujourd'hui, il serait surpris de constater que ce n'est pas neuf pieds de profondeur que l'on est en voie de donner au canal Erié, mais quatorze pieds. Je n'ai aucun doute que nos voisins en feraient un canal de vingt-cinq pieds de profondeur, s'ils avaient besoin de cette profondeur; mais M. Shanley fait observer que même en donnant neuf pieds de profondeur à ce canal, le trafic des chemins de fer qui avoisinent ce dernier, s'accroîtra, et il continue :

Ce canal sera certainement des plus utiles au commerce de bois et de pulpe.

Nous avons, dans le Sénat, des marchands de bois qui ont des intérêts dans l'industrie de la pulpe de bois. Pourquoi n'exercent-ils pas leur influence sur le gouvernement pour engager ce dernier à s'occuper immédiatement du nouveau canal en question ? M. Shanley dit encore :

Le développement rémunérateur des industries minières dans la vallée de l'Ottawa, et particulièrement l'exploitation rémunératrice des mines de fer dépendent du transport à prix réduit que l'on obtiendrait de la canalisation projetée de la rivière Ottawa.

Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet. Aujourd'hui, l'industrie minière à Cobalt, se développe lentement. C'est comme l'œuf que l'on fait couver. Il faut attendre quelque temps après l'éclosion. Si des facilités de transport étaient fournies, l'industrie minière, à Cobalt, se développerait plus rapidement. M. Shanley dit encore :

Entre les lacs et Montréal la saison de la navigation serait probablement d'une dizaine de jours plus courte, généralement, par la route de l'Ottawa que par celle du canal Welland.

Cette différence est bien plus faible que celle signalée par l'honorable sénateur de Kingston. M. Shanley parle ensuite de la route de l'Ottawa en se plaçant au point de vue militaire, et cet aspect du sujet attirera l'attention des honorables sénateurs qui sont plus versés dans la stratégie militaire que je ne le suis moi-même. C'est un point qui a aussi attiré l'attention des autorités impériales, il y a plusieurs années. M. Shanley dit encore :

Au point de vue de la défense militaire, la construction de ce canal serait un auxiliaire précieux, pourvu que la suprématie navale fut aussi maintenue sur les lacs.

Je suis tout à fait porté à croire que la construction de la route nautique projetée produirait des résultats d'un avantage général pour le Canada.

Cette citation réfute l'argument tiré de l'opinion que les eaux situées entre la baie Georgienne et Montréal se trouvent sous la juridiction provinciale.

Le colonel Walker, d'Ottawa, ci-devant adjudant général du Canada, s'exprime comme suit :

L'avantage qu'offre la route de l'Ottawa, au point de vue de la défense militaire, se trouve dans le fait que cette route est continue et directe; qu'elle serait une voie de communication par eau, toujours prête, entre l'océan Atlantique et l'Ouest. D'un autre côté, elle développerait la colonisation et la population. Elle servirait au transport des approvisionnements et du bois de construction, et avec l'aide de la milice locale la défense de cette

route deviendrait facile. Le besoin de cette voie de communication se fait grandement sentir. Sa construction serait peu dispendieuse et très utile au Canada et à l'empire.

Ces opinions, furent données, il y a des années, par des hommes qui n'avaient pas d'intérêts personnels à servir, et elles devraient impressionner favorablement le gouvernement en faveur du projet en question. M. Shanley jouissait d'une haute estime parmi nous. Il était un de nos grands ingénieurs qui aidèrent au développement de notre pays. Nous avons aussi en faveur de ce projet les opinions d'hommes qui sont des autorités en matière de commerce et de finance, et je citerai les paroles de l'un d'eux. C'est l'opinion de sir William Van Horne, donnée pendant qu'il était président du chemin de fer Canadien du Pacifique et, par conséquent, des plus intéressés à augmenter les revenus de cette grande corporation. Sir William Van Horne a donné cette opinion dans un temps où il tenait le plus à ce que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne souffrit aucun dommage, ou à ce qu'aucune concurrence propre à diminuer la recette de ce chemin ne s'établit. Il s'est exprimé comme suit :

Je suis d'opinion que la construction du canal de Montrétal, Ottawa et de la baie Georgienne bénéficiera au commerce général du pays. Toute entreprise tendant à réduire le coût du transport entre le Manitoba et le Nord-Ouest et le bord de la mer aura incontestablement un effet avantageux. Le trafic par ce nouveau canal se composera principalement de céréales, de produits alimentaires, de minerai et d'autres frets. La force hydraulique développée permettra de créer des établissements industriels importants le long du nouveau canal dans les provinces d'Ontario et Québec. Ce canal augmentera considérablement le commerce de Montréal, du port de Québec et des autres ports maritimes canadiens. Il développera aussi d'autres ressources locales par l'utilisation de la force hydraulique qu'on en obtiendra, et les taux réduits du transport. Ce canal produira un effet favorable au chemin de fer canadien du Pacifique, vu que le trafic additionnel qu'il développera sur ce chemin sera plus considérable que la somme de trafic que ce dernier perdra par suite de la concurrence du canal.

Ceux qui ont des intérêts dans les chemins de fer voudront bien se rappeler que le président du chemin de fer Canadien du Pacifique était d'avis que la construction du canal procurerait au chemin de fer que je viens de nommer plus de trafic qu'il ne lui en ôterait. Sir William dit encore :

Les industries de la pulpe et du bois de service prendraient un essor nouveau avec l'ouverture de ce canal, parce que cette nouvelle route permettrait d'utiliser toutes sortes de produits forestiers dont quelques-uns ne peuvent être maintenant obtenus par suite du coût élevé du transport.

Sir William admet un principe qui est maintenant reconnu de tous. Il y a trente ou quarante ans, lorsque l'on commença à construire des canaux dans les Etats-Unis, les présidents du "New-York Central" et d'autres chemins de fer craignaient que l'ouverture de ces canaux diminuât le trafic de leurs chemins, particulièrement dans les endroits où ces chemins passent parallèlement à la ligne des canaux. Cependant, ces mêmes hommes sont, aujourd'hui, en état de constater que tout mille de canal construit parallèlement à un chemin de fer fournit à ce chemin plus de trafic qu'il ne lui en ôte. En présence de ce fait, et vu les opinions que j'ai citées, la Chambre ne saurait hésiter à favoriser la canalisation de l'Ottawa. J'ai examiné le présent sujet sous le rapport économique. Je me placerai maintenant au point de vue commercial. Je vais lire les opinions d'hommes de chemins de fer qui furent d'abord opposés au canal en question; mais qui admettent, aujourd'hui, que la construction de ce canal augmenterait le trafic des chemins de fer voisins. Sir William Van Horne dit :

Ce canal produirait un très favorable effet sur l'industrie minière dans la vallée de l'Ottawa et au delà de cette vallée.

L'ouverture de cette route navigable modifierait notablement les conditions du transport du grain et des autres produits à partir des grands lacs jusqu'à l'Atlantique et aux ports des Etats de la Nouvelle-Angleterre. Je suis incapable de faire une estimation du coût de l'entreprise.

Le coût de la construction, par rapport au prix que ce travail eût coûté en 1860, serait beaucoup moins élevé maintenant, vu les méthodes et l'outillage améliorés en usage, aujourd'hui, pour ces sortes d'entreprises. La durée de la navigation par cette nouvelle route serait à peu près la même qu'au Sault-Sainte-Marie.

C'est-à-dire que cette durée serait de six mois et demi, ou de sept mois. Telles sont les opinions de deux hommes qui furent deux de nos plus distingués concitoyens. L'un d'eux nous a quittés et repose dans une tombe vénérée, et l'autre est parti pour aller aider d'autres pays à développer leurs resssources. Je regrette qu'il ne soit pas resté ici, pour nous aider à exécuter la grande entreprise dont il s'agit présentement, comme il travaille, aujour-

d'hui, à doter Cuba d'un réseau de voies ferrées. Je regrette que le Canada ait perdu un homme de sa valeur; mais il nous reste sa précieuse opinion que j'ai citée, et il nous reste également l'opinion de feu Walter Shanley représentant la canalisation de l'Ottawa comme devant développer le commerce général du pays et procurer une autre route stratégique à l'empire. Pourquoi donc hésiterions-nous à l'entreprendre ?

En 1897, M. McLeod Stewart, ex-maire d'Ottawa, qui s'est toujours identifié avec ce projet de canalisation de l'Ottawa jusqu'à la baie Georgienne, proposa de construire ce canal au moyen d'un syndicat de capitalistes, les obligations de la compagnie devant être garanties par le gouvernement. Il écrivit alors au premier ministre une lettre dont j'extrais ce qui suit :

Dans notre opinion, les travaux sur l'Ottawa, ainsi que sur le Saint-Laurent devraient être poussés vigoureusement et immédiatement. Les Américains ont les yeux ouverts sur l'importance qu'il y a de répondre aux besoins de l'énorme trafic existant, et ils font tous les efforts possibles pour le conserver aux voituriers des Etats-Unis et le transporter jusqu'aux ports maritimes de ceux-ci. Bien qu'ils se proposent de réaliser dans l'avenir cet objet au moyen d'une route navigable d'une grande profondeur, ils ne négligent pas en attendant de donner à leur canal à barges de l'Erié une profondeur de neuf pieds. Or, en suivant leur exemple, nous ne devrions négliger aucun des avantages que nous possédons, nous-mêmes. Si nos voisins prennent de l'avance sur nous, il sera ensuite difficile au Canada de retenir le premier rang dans le commerce de transport de la région septentrionale du continent américain, suprématie que la nature nous fournie les moyens d'acquérir. Le trafic auquel notre position nous donne légitimement droit est déjà assez considérable ture nous fournit les moyens d'acquérir. Le l'Ottawa et du Saint-Laurent. Ces deux routes se compléteront réellement au lieu de se faire concurrence—les deux ayant Montréal pour terminus. La concurrence véritable est celle des routes américaines par lesquelles le transport s'effectue jusqu'à New-York.

La faible longueur de la route de l'Ottawa et les taux très réduits auxquels le fret pourra être transporté par cette route, sont une garantie qu'aussitôt qu'elle sera ouverte, elle obtiendra une partie du trafic direct qui prend, aujourd'hui, la route de New-York. Son trafic local sera, en outre, important et excédera de beaucoup celui des canaux du Saint-Laurent. Et chaque tonne de trafic transportée directement par la route de l'Ottawa, ainsi que chaque tonne du surplus de la production de la vallée de l'Ottawa à exporter seront nécessairement transportées jusqu'à Montréal ou Québec—leurs ports d'exportation. Le fret ainsi transporté directement ne serait pas détourné des canaux du Saint-Laurent à Buffalo, Oswego et Ogdensburg.

Il y a lieu de croire que la somme de $15,000,000 défrayerait le coût réel de la construction, si ce travail est entrepris par une compagnie. Or, cette somme ne représente pas la dixième partie du coût d'un chenal pour les vaisseaux océaniques, dans de Saint-Laurent jusqu'aux lacs, et pas plus qu'un vingtième de ce que coûterait un canal du même genre par le tracé le plus économique entre les lacs et New-York. Même en admettant qu'à l'avenir, les vaisseaux océaniques devront passer par Montréal et de là se rendre à Toronto, Chicago, Duluth et Fort-William pour y recevoir leur cargaison, je dis que, pour le présent, et pendant plusieurs années encore, les canaux agrandis du Saint-Laurent et la nouvelle route navigable de l'Ottawa pourront faire face à tous les besoins du commerce canadien, et cela sans s'imposer une très grande dépense.

Toute la question se réduit à une couple de points. Si cette nouvelle route à navires, en plein centre de notre pays, peut, vu les conditions favorables dans lesquelles nous nous trouvons, se construire sans retarder l'exécution d'autres travaux publics dont le besoin se fait sentir, et sans obérer le trésor public—si ce n'est d'une modique subvention annuelle après le parachèvement du nouveau canal—parachèvement pouvant s'effectuer dans un court espace de temps, et à un prix comparativement modéré—n'est-il pas opportun de faire un effort pour obtenir ce résultat? Ce nouveau tributaire permettant un transport direct des marchandises dans les deux sens du canal, ne tendra-t-il pas à augmenter le commerce de Montréal et du port de Québec, et le trafic du Saint-Laurent? Puis, cette perspective de voir se développer, grâce à ce nouveau canal, un nouveau territoire; de nouvelles industries; enfin, la richesse nationale, ne sont-ce pas là autant de choses qui méritent que des efforts soient faits pour obtenir tous ces résultats?

J'ai lu avec un grand intérêt un pamphlet écrit sur la présente question par un écrivain dont le nom n'est pas donné. Il passe en revue l'histoire de la route du Saint-Laurent et signale en termes énergiques les diverses occasions dans lesquelles le gouvernement britannique a favorisé la ligne Cunard et les ports des Etats-Unis au détriment des ports canadiens et des lignes canadiennes. Peu de temps après l'application de la vapeur à la navigation, M. Joseph Howe écrivit à lord Glenelg que les lourds bricks à voiles devaient faire place aux bateaux à vapeur semblables au "Syrius" qu'il avait rencontré en traversant l'Atlantique. M. Samuel Cunard, de Halifax, parut sur la scène et le résultat fut la passation d'un contrat entre le gouvernement impérial et la compagnie Cunard, alors à l'état rudimentaire, pour le transport bi-mensuel des malles entre Liverpool, Halifax et Boston, et New-York fut subséquemment ajouté à ces trois ports.

Puis, cette ligne de paquebots devait faire aussi, en été, un service local de Pictou, N.-E., à Québec. Ce service, toutefois, fut bientôt abandonné. Le premier vaisseau de cette ligne partit de Liverpool le 4 juillet 1840, pour se rendre à Halifax et Boston. Il s'appelait le "Britannia". La compagnie reçut du gouvernement anglais une subvention raisonnable, et cette aide fut élevée plus tard à £186,000 par année.

Le peuple du Haut-Canada et du Bas-Canada crut que cet état de choses laissait à désirer; que le gouvernement anglais développait ainsi les villes de Boston et de New-York au préjudice de Québec et de Montréal. Les journaux canadiens citèrent la lettre de M. Howe dans laquelle il déclarait que "si la Grande-Bretagne voulait se conserver un pied à terre sur le continent de l'Amérique du Nord, elle devait, à tout prix établir un service océanique rapide entre elle et ses colonies canadiennes, et cela au moyen de paquebots anglais qui ne seraient inférieurs à aucun de leurs rivaux étrangers, sous le rapport de la sécurité et de leur vitesse". M. Howe demandait aussi dans sa lettre pourquoi ce programme ne s'étendrait pas à la route du Saint-Laurent aussi bien qu'à la ville de Halifax, vu que la masse des sujets de Sa Majesté, dans l'Amérique britannique, habitait les deux provinces traversées par le fleuve Saint-Laurent. On prétendait alors que la subvention anglaise accordée à la ligne Cunard était une violation des principes du libre-échange récemment préconisés par les hommes d'état anglais au préjudice du Canada, les droits privilégiés au bénéfice de ce dernier ayant été abolis. Lord Colchester, directeur général des Postes, déclara dans une lettre adressée en 1858, aux lords de la trésorerie, lors du renouvellement du contrat passé avec la ligne Cunard, que la compagnie Cunard avait reçu du trésor impérial, £53,000 de plus par année que le montant prélevé par le trésor impérial sur le transport océanique des malles. On prétendit donc, que cette somme de £53,000 n'était qu'une prime pure et simple. Le principal argument donné, c'est que la subvention accordée à la ligne Cunard, ainsi que celles payées par le gouvernement des Etats-Unis aux "steamers" de la ligne Collins et à d'autres lignes américaines avaient pour effet de réduire les taux de transport océanique d'un port anglais à New-York ou de New-York à un port anglais, et de détourner naturellement le trafic océanique de la route du Saint-Laurent. Le transport en transit par chemin de fer fut établi en 1855, et les marchands du Haut-Canada trouvèrent qu'il était plus économique d'importer et d'exporter par le port de New-York que par celui de Québec. On disait encore qu'en subventionnant la ligne Cunard, le gouvernement impérial la mettait en état de transporter des immigrants anglais à un taux réduit, et que ces immigrants, au lieu de s'établir en Canada, allaient se fixer aux Etats-Unis. Aucun "steamer" à passagers ne remontait le Saint-Laurent jusqu'à Québec, et la meilleure classe d'immigrants évitait de prendre passage à bord des voiliers, parce que la marche de ces vaisseaux est trop lente, et aussi parce que des maladies contagieuses se déclaraient souvent à bord de ces vaisseaux. On fit voir que le gouvernement impérial accordait des subventions aux vaisseaux desservant l'Australie et les Antilles, et l'on se demanda pourquoi le Canada n'était pas simplement mis de côté sous ce rapport, mais qu'on lui causait encore un tort réel en accordant des subventions à la ligne Cunard qui ne desservait que les ports des Etats-Unis. On considérait comme très dur un pareil traitement, bien que le Canada eût dépensé beaucoup pour développer le commerce sur la route du Saint-Laurent en construisant tout un réseau de canaux et de voies ferrées destinés à transporter le fret jusqu'à Montréal et Québec.

Ce fait fut brièvement exposé par sir Edmund Head dans une lettre adressée au gouvernement impérial, en 1856; mais un exposé plus élaboré, par sir Alexander Galt, receveur général (ministre des Finances) de la province, fut soumis au bureau colonial, en 1858. Sir Alexander observait que la province avait déjà dépensé pas moins de £7,000,000 sur les canaux et les chemins de fer, et désirait maintenant réduire les taux océaniques sur le Saint-Laurent à un chiffre égal à ceux de New-York. Il s'exprimait comme suit :

Mais il a été péremptoirement démontré par les témoignages recueillis devant les co-

mités parlementaires du Canada que les subventions considérables payées par les gouvernements britanniques et des Etats-Unis à leurs lignes respectives de paquebots ont eu le même effet qu'une prime payée directement aux ports de New-York et de Boston. C'est-à-dire que ces subventions ont eu pour effet de réduire le taux des frets à destination de New-York et Boston ou expédiés de ces deux villes. Cette politique a rendu inutiles les sacrifices que le Canada s'étaient imposés en détournant la plus grande partie du trafic provincial au bénéfice des lignes américaines.

La province du Canada ne fut pas consultée lors de la passation du premier traité conclu avec la ligne Cunard ; mais elle s'attendait de l'être lors du renouvellement de ce contrat. Toutefois, elle fut encore désappointée dans cette circonstance. M. Galt continue :

Le public canadien apprendra donc avec regret qu'il a plu au gouvernement de Sa Majesté de renouveler le traité jusqu'à 1867, sans procurer au gouvernement canadien aucune occasion de suggérer certains arrangements appropriés aux besoins de la colonie. La ligne maintenant subventionnée par le gouvernement anglais, bien que faisant bi-mensuellement escale à Halifax, est essentiellement une ligne américaine, et elle nuit directement au commerce qui se fait entre le Royaume-Uni et les ports de New-York et de Boston au préjudice des ports des colonies britanniques du Saint-Laurent, et place la mère patrie dans la position odieuse de favoriser les intérêts étrangers au préjudice de ceux de ses propres sujets coloniaux.

En juillet 1859, sir John Rose, membre de l'administration canadienne, fut envoyé en Angleterre pour faire valoir l'importance qu'il y avait de subventionner la ligne canadienne; mais ses efforts échouèrent. Il comparut en 1860, devant un comité spécial de la Chambre des communes anglaise chargé de faire une enquête sur le service télégraphique et celui des paquebots, et il écrivit ensuite au secrétaire des colonies pour lui exposer en détail les faits que je viens de mentionner. Il fit remarquer que l'objet évident de la subvention accordée à la ligne Cunard était de contribuer au " maintien d'un service régulier de paquebots entre la Grande-Bretagne et les possessions britanniques de l'Amérique du Nord ". Pour atteindre ce but, ajoutait-il, la compagnie Cunard avait consenti à faire bi-mensuellement escale Halifax, et à établir un service de correspondance entre cette dernière ville et le port de Québec. Puis, quand les Cunard résolurent d'abandonner ce service de correspondance, vu le prix élevé qu'il coûtait, le gouvernement canadien y consentit. Ce dernier ne se plaignit pas, non plus, ajoute encore sir John, lorsque la compagnie Cunard cessa de faire escale à Halifax pour la raison que, vu le manque de communication par chemin de fer entre Halifax et la province du Canada, le trafic des voyageurs et des marchandises que procurait ce port était très faible. Cependant, dit encore sir John Rose, quand la compagnie du Grand-Tronc eut complété sa ligne du port de l'Atlantique à Sarnia, la situation se présenta sous un aspect entièrement différent, et le gouvernement canadien crut que, puisque les Cunard étaient encore ostensiblement subventionnés pour établir des relations plus étroites entre la Grande-Bretagne et ses colonies de l'Amérique du Nord, il aurait dû, au moins, être consulté lors du renouvellement du traité existant avec les Cunard. Une promesse avait été faite dans ce sens par le gouvernement anglais; mais les Cunard manœuvrèrent de manière à obtenir un renouvellement avant l'expiration de leur contrat en donnant pour raison qu'ils se proposeraient d'améliorer leur ligne, et qu'un renouvellement de leur traité avec le gouvernement les mettrait en état d'exécuter les améliorations qu'ils projetaient à des conditions avantageuses". Le comité spécial de 1860 corrobora les explications données par sir John. Il fit voir, dans un rapport détaillé, que le Canada avait un grief sérieux contre l'état de choses alors existant, et que la Grande-Bretagne et sa colonie présentaient le spectacle de deux pays luttant l'un contre l'autre —le premier subventionnant des lignes rivales à celles de sa colonie.

Quand M. Cunard obtint son premier traité, il n'y avait qu'un seul autre soumissionnaire dont l'offre fût plus élevée que la sienne. Les autorités impériales désiraient vivement établir alors un service de " steamers " sur l'Atlantique, craignant que les Américains—qui faisaient depuis longtemps un grand commerce de transport sur leurs eaux intérieures, et qui possédaient alors une splendide flotte marchande sur l'océan—les devanceraient. En s'offorçant d'obtenir un renouvellement de son traité avec une plus forte subvention—et aussi dans d'autres occasions—M. Cunard insista sur le danger que courrait le commerce anglais si l'Angleterre permettait aux Amé-

ricains—qui subventionnaient alors la ligne de " steamers " Collins—de ruiner sa propre ligne au moyen d'une concurrence appuyée sur l'aide de l'Etat. Tous s'accordaient à dire que le service de la ligne Cunard était remarquablement efficace. Cependant, les compagnies rivales, d'Angleterre, telles que la compagnie Inman, étaient disposées à croire que M. Cunard était indûment favorisé par le gouvernement impérial, et que ce dernier se laissait trop aisément intimider par le spectre américain sur lequel il attirait trop souvent notre attention.

Avant que l'entreprise du transport des malles fût accordée aux Allan, en 1856, ce service était fait par d'autres entrepreneurs, c'est-à-dire, par la ligne McLean McLarty, dont le service n'était pas satisfaisant. Le ministère des Postes britannique refusa jusqu'à 1859, d'expédier par cette ligne ou par les Allan, les lettres destinées au Canada, à moins que la ligne devant les transporter ne fût spécialement indiquée sur l'enveloppe. En d'autres termes, les lettres destinées au Canada et spécialement adressées comme devant être expédiées par tel ou tel navire des lignes canadiennes, étaient confiées à ce navire; mais toute autre lettre pour le Canada n'indiquant pas le navire devant la transporter, n'était envoyée au Canada par aucune ligne canadienne. Les autorités anglaises désiraient, comme elles l'ont reconnu franchement, que les lettres du Canada fussent transportées via New-York ou Boston par les vaisseaux de la ligne Cunard, afin que le revenu du trésor britannique prélevé sur le port des lettres expédiées par cette ligne fut augmenté de manière à compenser la forte subvention anglaise accordée à la ligne Cunard. De plus, lors de la faillite de la ligne de " steamers " dite " Galway-American Line ", sur laquelle je m'arrêterai plus longuement dans un instant, le gouvernement canadien demanda aux autorités anglaises de transférer à la ligne Allan la subvention payée à la " Galway-American Line ". Les " steamers " de la ligne Galway faisaient escale à Terre-Neuve, et étaient subventionnés en partie pour cette raison et en partie parce qu'ils desservaient l'ouest de l'Irlande, et qu'ils avaient été construits avec les deniers d'une multitude de petits capitalistes irlandais. C'est pourquoi l'on a prétendu que, puisque cette ligne avait failli, il n'était que juste et logique que le subside fût donné à la ligne canadienne. Voyez, disait-on, l'Angleterre qui aide Boston et New-York, au sud du Canada, et Terre-Neuve au nord en sus de l'aide qu'elle accorde aux lignes de l'Australie et d'autres colonies ! Pourquoi, ajoutait-on, le Canada serait-il mis de côté lorsque, sans aucun déboursé additionnel imposé sur le contribuable anglais, la subvention ci-devant payée à la ligne Galway, pourrait être transférée aux Allans ? Le gouvernement impérial ne voulut, cependant, pour une raison ou pour une autre, transférer la subvention.

Les Allans n'ont jamais reçu une subvention postale de l'échiquier impérial. La même chose peut se dire de toute autre ligne canadienne océanique. Le ministère des Postes anglais remet au trésor canadien ce qu'il perçoit des malles expédiées au Canada sur des paquebots à vapeur canadiens; mais n'accorde aucune subvention régulière à ce service, et n'en a jamais accordé à aucune compagnie canadienne opérant sur l'Atlantique.

En 1861, des arrangements postaux avec les gouvernements étrangers durent être faits par le gouvernement impérial dont les officiers, comme M. Sydney Smith l'a rapporté, se mirent dans la tête que la ligne Cunard était anglaise, tandis que la ligne Allan était américaine.

J'ai discuté jusqu'à présent le sujet qui est maintenant devant nous en me plaçant à un point de vue national, et je suis fier de constater que la presse canadienne-française a exprimé une opinion qui corrobore ce que je viens de dire. Je lis ce qui suit dans " La Presse " de Montréal :

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

La "Presse" qui, depuis sa fondation, a toujours préconisé le canal de la baie Georgienne, entrevoit l'heure mémorable où ce projet passera dans la réalité. De même que nous avons consacré un espace considérable à l'exposé si intéressant et si clair de l'honorable sénateur Casgrain, sur la question, de même nous voudrions reproduire le remarquable discours de l'honorable M. Belcourt, si notre espace le permettait. Mais, nous pouvons y puiser, tout de même, des renseignements précieux pour la cause qui a déja triomphé dans l'esprit public et qui n'attend plus qu'une consécration officielle.

Un autre jour, nous utiliserons les chiffres presque fantastiques, mais vrais tout de même, que notre commerce de l'Ouest nous permet d'espérer et auxquels nous devons nous préparer. Aujourd'hui, nous nous contentons d'examiner le côté financier de la question. Comme l'honorable M. Belcourt le fait remarquer, il y a longtemps que le canal de la baie Georgienne serait fait, s'il avait été sur le territoire d'à côté. Il nous reppelle la visite d'un expert américain, M. Geo. J. Wisner, qui avait été chargé par le président Roosevelt, avec deux autres messieurs, de faire une enquête sur la possibilité d'un canal qui aurait relié les grands lacs avec l'océan. Comme le fait remarquer l'honorable M. Belcourt, le rapport fait par ces commissaires fut négatif, en ceci, qu'il ne conseillait aucune route et qu'il n'était pas loin, non plus, de considérer comme impossible une telle entreprise. M. Wisner, cependant, après un voyage fait du côté canadien sur la route de la baie Georgienne, déclara formellement que ce n'était pas les EtaEts-Unis qui étaient en état d'entreprendre un tel projet, mais bien le Canada.

Plus tard, lisons-nous toujours dans le même discours, nous avons eu le rapport du département des Travaux publics. Les ingénieurs y traitent de la possibilité de ce canal à partir de l'embouchure de la rivière des Français jusqu'à North-Bay, et y reconnaissent la parfaite praticabilité de l'entreprise. Ils assuraient qu'un canal de 20 pieds pouvait être construit entre la baie Georgienne et North-Bay au coût de $13,000.000.

Dernièrement encore, le département des Travaux publics a fait faire une nouvelle inspection; le résultat n'a pas été mis devant la Chambre, mais l'ingénieur en chef a confirmé l'opinion qu'il n'y avait aucun empêchement matériel à la construction d'un canal dupuis le lac Huron jusqu'à Montréal. L' "Engineering News", de New-York, est du même avis et, dans un article paru il y a quelque temps, il démontrait que cette route était la plus courte et la meilleure entre les grands lacs et la mer.

Maintenant, quant au coût général, M. Saint-Laurent, l'ingénieur en chef de l'arpentage, l'a estimé à $90,000,000, M. Wisner à $8[illegible],000,000 entre les deux opinions. Mais il faut remarquer que M. Saint-Laurent calcule en même temps le coût de l'installation des lumières des ports, des bouées et tous les dommages généraux occasionnés à cette entreprise. Est-ce une dépense excessive pour le Canada? Considérons que le Canada peut emprunter facilement à 4 p. 100, fait remarquer M. Belcourt, cela fera un intérêt de $3,600,000 à peu près annuellement; ajoutons à cela $1,000,000 pour les dépenses d'entretien, la somme sera portée à $4,600,000. Ceci n'est en aucune façon au-dessus des ressources du Dominion, surtout quand on imagine le profit formidale que retirera de ce canal le commerce canadien tout entier.

En réalité, ce canal ne coûtera pratiquement rien au pays.

Ainsi, admettons que l'entrée du canal et les droits de passage soient gratuits, la somme que le Gouvernement pourra parfaire avec l'affermage des pouvoirs d'eau développés par cette voie, sera amplement suffisante pour solder les dépenses. On estime de 800,000 à 2,000,000 H.P. la force qui sera développée le long de cette route unique. En se basant, cependant, sur 800,000 H.P., loué à l'extrême bon marché de $6 par force de cheval-vapeur, le revenu du canal sera de $4,800,000. Donc, le canal, une fois complété ne grèvera notre budget en aucune façon.

M. Roosevelt a bien compris l'importance vitale des cours d'eau pour l'industrie d'un pays quand il institua une commission pour faire inspecter les cours d'eau intérieurs aux Etats-Unis et lorsqu'il préconise de faire servir à l'industrie toutes les digues et les barrages construits pour améliorer la navigation et qui pourraient donner des centaines de milliers de chevaux-vapeur.

Le canal de la baie Georgienne développera un nombre incalculable d'industries.

Les moulins à pulpe se multiplieront, le commerce du bois s'augmentera considérablement, les fonderies surgiront de partout; la fabrication du ciment de Portland, dont on trouve la matière première le long de la route du canal, se fera sur une grande échelle. De plus, la force électrique ainsi créée pourra servir à la traction des tramways et même des chemins de fer qui tôt ou tard remplaceront la vapeur par l'électricité.

Le Pacifique Canadien, dont la voie ferrée suit la route proposée du canal, devra dans quelques années, d'après l'opinion d'un expert, employer nécessairement l'électricité de préférence à la vapeur. Il y quelques jours à peine, MM. Mackenzie et Mann ont acheté des pouvoirs d'eau considérables à Niagara, dans l'intention d'exploiter leur système de chemin de fer par l'électricité. Avant sept ans, temps où sera complété le canal, la demande de force motrice dépassera probablement tout ce que pourra développer le canal.

Le "New York Herald", parlant des canaux du Saint-Laurent, dit dans un article, qu'ils n'ont pas atteint le but dans lequel ils ont été construits et qu'ils ont failli à attirer le commerce qui se dirige vers Buffalo.

Le caractère général de ce commerce, ajoute le "New York Herald", l'énorme capacité des navires sur les grands lacs, et la facilité d'obtenir une cargaison de retour dans les ports américains du Lac Erié, met dans un désavantage évident les canaux canadiens qui ne peuvent recevoir que des vaisseaux relativement petits. Mais, continue le "New York Herald", le Canada tient entre ses mains un atout dans la construction du canal de la baie Georgienne. Cette route qui utilisera la rivière des Français, le lac Nipissing et la rivière Ottawa, permettra aux vaisseaux de naviguer dans 20 pieds d'eau jusqu'à Montréal, de plus elle est de 450 milles plus courte que toutes les autres routes du Saint-Laurent. Il semble impossible de lui faire la moindre concurrence. Quand elle sera en opération, la route de Buffalo sera délaissée, sans espoir, et le Saint-Laurent contrôlera alors le transport de tout le continent.

Le pauvre Canada a présentement beaucoup à souffrir, et je suppose qu'il souffrira beaucoup plus encore. Depuis 1841, le Canada a eu beaucoup d'affaires sur les bras. On le prenait pour l'enfant gâté de l'empire; mais mon expérience, mes observations et l'histoire me prouvent que le Canada est bien loin d'avoir été gâté par

" Downing Street ". Je constate que le Canada a été obligé de se frayer, lui-même, son propre chemin sans recevoir l'aide de la mère patrie, du moins pour ce qui concerne l'industrie et le commerce. La route du Saint-Laurent qui est, aujourd'hui, le grand actif du Canada et l'artère principale de sa vie nationale, a été développée avec les seules ressources du Canada. " Downing Street " n'a pas fait davantage pour le Canada relativement à la présente question qui est d'une importance vitale pour le développement de notre pays. Les ressources de l'Angleterre ont été employées à des fins appropriées à ses propres besoins. C'est ce qui l'a portée à faire la fortune de ports étrangers au lieu de faire celle des ports du Canada. Durant le dernier demi-siècle, des millions de dollars ont été donnés par la métropole aux lignes de steamers et aux ports américains, tandis que la route canadienne du Saint-Laurent n'a rien reçu de cette même métropole. Voilà comment la métropole a manifesté sa tendresse pour nous. Si New-York et Boston sont, aujourd'hui, de grands ports, ils peuvent en remercier le trésor anglais. Ils le doivent aux énormes subventions accordées par le gouvernement anglais à la ligne Cunard et à d'autres lignes de " steamers " américaines au préjudice de la ligne Allan et d'autres lignes canadiennes. Je soutiens que le gouvernement anglais—et non seulement celui qui existe actuellement, mais aussi tous les gouvernements anglais qui ont existé depuis une soixantaine d'années—n'ont pas traité le Canada avec équité et justice pour ce qui concerne l'assistance que nous avions lieu d'attendre de ce dernier pour développer l'industrie et le service du transport transatlantique. J'ai sous la main des documents qui démontrent que l'une des grandes lignes de navigation des Etats-Unis a été établie en grande partie avec des millions tirés du trésor britannique, tandis que les lignes canadiennes ont été laissées à elles-mêmes. Grâce à Dieu, notre pays a été en état de faire son chemin; mais quels efforts a dû faire la compagnie Allan pour se familiariser avec la route du Saint-Laurent; en localiser les écueils et les bas-fonds, et combien nous devons à cette compagnie pour tous ces efforts ! Cette compagnie est maintenant assistée par le chemin de fer Canadien du Pacifique et d'autres lignes; mais nous ne devons rien à la mère patrie pour ce qui concerne l'ouverture de la route du Saint-Laurent. Même aujourd'hui, pendant que notre gouvernement essaie avec tout son prestige et tout son pouvoir d'établir la ligne dite " All-Red ", d'où nous viennent les refus et les découragements ? Ils ne nous viennent d'aucune des colonnes-sœurs, mais de " Downing Street ". Nous, jeune peuple de sept millions d'âmes, sommes prêts à subventionner toute ligne ou des lignes de paquebots propres à resserrer les liens qui unissent les diverses parties de l'empire. Nous avons trouvé de l'encouragement en Australie. Cette colonie est prête à contribuer sa quote-part. Nous sommes prêts, de notre côté, à en faire autant; mais la mère patrie ne fera rien pour l'établissement de cette ligne. Elle continuera à subventionner la ligne Cunard qui a pu dépenser des millions à construire le ' Lusitania " et le " Mauritania " ; mais elle n'accordera aucune aide à la compagnie qui nous a doté de " steamers " tels que l' " Empress ". Quand le leader du gouvernement actuel se rend en Angleterre et propose au gouvernement anglais un projet de nature à resserrer les liens des diverses parties de l'empire non seulement au moyen de câbles, mais aussi au moyen de steamers, quel encouragement reçoit-il du gouvernement impérial ? Quand le leader du gouvernement actuel s'adresse au premier ministre d'Angleterre et lui dit : " Il nous a fallu unir les parties de cet empire au moyen de rails d'acier et de câbles télégraphiques. En ma qualité de représentant du peuple du Canada, je tiens à vous dire que vous, membres du gouvernement britannique, vous avez au contraire, aidé à la création de ports étrangers en subventionnant des lignes de steamer des Etats-Unis; vous avez saigné ainsi le peuple anglais pour enrichir une nation étrangère. Eh bien ! maintenant, nous vous demandons de faire votre part pour resserrer les liens dont je viens de parler!". Quelle a été la réponse ? La même réponse que nous avons toujours reçue de " Downing Street ". C'est-à-dire que, lorsque les intérêts canadiens et ceux de nos

voisins sont en conflit, ce sont toujours les intérêts du Canada qui sont sacrifiés. Lorsque nous voulons nous dresser devant les Etats-Unis, nous sommes invariablement renversés. L'histoire nous dit que l'une des parties les plus précieuses de notre territoire national—l'Etat du Maine—fut ainsi retranchée du Canada et cédée aux Etats-Unis—ce qui nous prive de Portland et d'autres ports de mer. Pour me servir d'une expression "Yankee", nous avons été roulés dans toutes les occasions qui se sont présentées. L'occasion la plus récente a été la question de frontière de l'Alaska. J'espère que le jour viendra où le premier ministre du Canada pourra prendre une attitude que le peuple canadien sera en état de soutenir et qu'aucun gouvernement anglais n'osera de nouveau sacrifier nos droits. Que le premier ministre actuel du Canada vive assez longtemps pour voir accepter sa politique, ou qu'il soit remplacé par un autre premier ministre, j'espère que la politique du gouvernement canadien sera de dire à "Downing Street": "Les intérêts canadiens sont en jeu et vous ne devez pas les sacrifier, du moins, sans notre consentement" Puisque le gouvernement impérial refuse d'aider à l'établissement de la ligne "All-Red", il est temps, en effet, que le Canada affirme qu'il est de l'intérêt de l'empire que les subventions anglaises aux lignes transatlantiques cessent d'être accordées aux lignes des Etats-Unis comme elles l'ont été pendant nombre d'années, et que ce soient des lignes canadiennes qui bénéficient de cette aide. J'espère que le gouvernement actuel d'Angleterre, qui a pour chef Asquith et Lloyd-George, règleront cette question dans ce sens. J'espère que ma voix, toute humble et faible qu'elle soit, mais, réchauffée par le sentiment national et le patriotisme, sera entendue par ces hommes d'état, et leur fera comprendre que nous ne pouvons pas tolérer plus longtemps le traitement de faveur accordé aux Etats-Unis par la mère patrie au détriment du Canada. Nous sommes en voie de consolider l'empire à nos propres dépens. En Angleterre, on veut que le Canada accorde une subvention ou de l'aide pour l'entretien et le développement de la marine de l'empire. Mais n'avons-nous pas constamment aidé l'empire depuis une vingtaine d'années? Nous avons dépensé plus de vingt millions sur les canaux et les routes à navires. Nous lui avons donné déjà une route "All-Red" sur notre moitié du continent américain; nous sommes en train de lui construire une seconde route transcontinentale, et nous voulons aujourd'hui, avec le présent projet, lui procurer une troisième route. Nous faisons tout cela sans recevoir aucun encouragement, et lorsque nous demandons à la mère patrie une petite aide, elle refuse de nous la donner Je crois, en effet, que, d'après toutes les apparences, du moins, si la route "All-Red" projetée devient jamais un fait accompli, ce sera en grande partie le résultat de nos propres efforts. Bien que cette route "All-Red" ne soit pas présentement en cause, c'est une question qui intéresse nos intérêts maritimes, et quant à la route de la baie Georgienne, elle pourra, elle aussi, avant longtemps, devenir un facteur des plus importants. Nous essayons de transporter nos produits de l'ouest jusqu'à la mer aussi économiquement et aussi rapidement que possible, et nous essayons de faire en sorte que ces produits arrivent à destination dans un bon état. Si la route "All-Red" est établie,—et j'espère qu'elle le sera sans nuire aux intérêts des autres compagnies existantes—le canal de la baie Georgienne ne fera que bénéficier non seulement à cette ligne, mais aussi à toutes les autres lignes. Cette route, traversant le centre du Canada et se reliant aux bords de la mer, sera la plus courte. Elle placera tous les grands centres de population du Nord-Ouest et tous les fermiers de cette région à trois ou quatre cents milles plus près de la mer que toute autre route en existence, et abrégera considérablement la durée du trajet, par rapport à la route offerte par les canaux du Saint-Laurent, puisque cette dernière requiert un temps très long pour la parcourir. Cette route du Saint-Laurent, il est vrai, est sûre et commode, mais par la route du canal de la baie Georgienne l'on pourra épargner deux journées entières. Sur cette dernière route les marchandises périssables ne se détérioreront pas, parce qu'elles seront conservées par les brises et l'air frais du nord sur tout le parcours. Si nous ne

recevons pas de la mère patrie de l'assisttance pour la ligne "All-Red", il serait opportun que le gouvernement transférât au canal de la baie Georgienne la subvention qu'il destine à la ligne "All-Red". Notre gouvernement est prêt, je crois, à dépenser un million et quart de dollars annuellement comme subvention pour l'établissement de la ligne "All-Red". Cette subvention couvrirait presque l'intérêt—du moins la moitié—sur les avances faites pour la construction du canal de la baie Georgienne. Si nous ne recevons aucun encouragement de "Downing Street", ou du gouvernement britannique pour la ligne "All-Red", consacrons donc, je le répète, la subvention destinée à cette ligne, consacrons-la à la construction du canal en question. Je comprends le vieil adage qui dit que les dieux ont des meules qui moulent lentement; mais je suis obligé d'ajouter que l'action du gouvernement et du parlement est encore plus lente comparativement lorsqu'il s'agit de buts importants à atteindre. Leur allure dans ces cas, est désespérante. Le parlement est très lent lorsqu'il s'agit de faire certaines choses d'une grande utilité publique, et quelquefois, il est très prompt à procédeer lorsqu'il s'agit de faire des choses qui ne sont pas très utiles. Pour ce qui me concerne, j'espère que ce sera-la dernière fois qu'un appel sera fait au parlement pour le prier de construire le canal en question. Ces appels faits de temps à autre depuis cinquante ou soixante ans, par des hommes capables de faire valoir, au point de vue scientifique, la praticabilité du projet—par des hommes connaissant la région à traverser; par des hommes pressant la construction de la route en question parce qu'elle répond aux besoins du pays en général —ont tous été plus ou moins mis de côté par les gouvernements. Ceux-ci se sont contentés de donner quelques paroles d'encouragement, ou de faire de temps à autres de vagues promesses. Pour ce qui me concerne, ej tiens à déclarer de nouveau, en ma qualité de sénateur, que je suis prêt à donner mon appui à tout gouvernement disposé à entreprendre la construction du nouveau canal en question. Je suis un partisan si convaincu de l'entreprise qu'aucun lien de parti ne m'empêchera de prendre cette attitude à l'égard de tout gouvernement ainsi disposé, et je fais cette déclaration délibérément, après avoir étudié la question sous toutes ses faces. J'espère que l'honorable leader du gouvernement se fera le champion de cette entreprise, et ce sera une nouvelle couronne de "laurier" ajoutée à son front; une nouvelle occasion de manifester son utilité et d'accroître encore le prestige qu'il possède déjà. J'espère qu'il vivra assez longtemps pour être témoin de l'exécution de cette œuvre, et si jamais il l'accomplit, ou la mène à bonne fin, il aura certainement fait plus que tous les autres hommes d'Etat qui l'ont précédé en Canada. Il aura, en effet, doté le Canada d'un droit de voie permanent au trafic du monde entier. La construction de ce canal aura pour l'humanité une plus grande utilité que celle du canal de Suez et de celui de Panama. Ces deux derniers canaux sont censés être non seulement des avenues du commerce, mais aussi des routes stratégiques en prévision de guerres futures, tandis que le canal de la baie Georgienne sera une avenue ne servant qu'au maintien de la paix, qu'à développer les industries et la prospérité nationales. J'espère que le jour n'est pas éloigné où le chef du gouvernement actuel croira de son devoir, dans l'intérêt du pays, de faire de ce projet dont la réalisation est si désirée, un article de son programme politique. Il y a un peu moins d'un demi-siècle, en 1860, l'un des principaux journalistes d'alors—devenu subséquemment candidat à la présidence des Etats-Unis, disait aux jeunes gens émigrés d'Angleterre, de l'Irlande et de l'Ecosse : 'Allez dans l'Ouest, jeunes gens ; l'étoile de l'empire vous dirige vers l'ouest." Ces paroles furent prononcées, il y a 48 ans. Les jeunes gens venus de l'ancienne Europe, allèrent s'établir dans l'ouest, et le résultat, c'est que les Etats-Unis d'Amérique constituent, aujourd'hui, une redoutable nation composée d'hommes issu d'une génération considérée jadis, au point de vue intellectuel et moral, comme étant la fine fleur de la mère patrie. Les jeunes gens les plus intelligents et les plus énergiques d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande ont, il y a 48 ou 50 ans, suivi le conseil d'Horace Greeley, "d'aller s'établir dans l'ouest".

Il est étrange—bien qu'il ne le soit pas

pour ceux qui observent et étudient, parce que ceux-ci sont en état de le comprendre —que le développement de la race humaine a suivi les conditions géographiques déterminées par les climats. La race humaine s'est développée, dès ses débuts, en dirigeant sa marche en avant vers le sud. La race humaine s'est d'abord développée en Afrique, puis en Asie, dans l'Inde, la Chine et le Japon. Puis elle a gagné l'occident et pénétré jusqu'aux continents américains. Ce mouvement de la race humaine s'est continué pendant deux ou trois mille ans. Aujourd'hui, je puis dire, si je ne suis pas trop optimiste, que l'étoile du l'empire évolue vers le nord; que la race humaine a pris cette nouvelle direction. C'est moins, en effet, dans le sud, ou en orient, ou dans l'occident qu'elle porte ses pas que vers le nord, et le nord appartient au Canada. Le commerce de l'empire s'étend vers le nord, et je conseille à mon tour à nos jeunes gens et à tous les immigrants qui nous arrivent d'aller s'établir dans le nord et le nord-ouest au lieu de rester dans les grands centres du Canada. L'étoile de l'empire, comme je viens de le dire, évolue vers le nord, et quand cette étoile s'y sera définitivement fixée, les habitants de l'est du Canada se trouveront bien malheureux s'ils ne sont pas en état de répondre aux demandes de leurs concitoyens du Nord-Ouest ; s'ils ne sont pas capables de rencontrer ceux-ci à mi-chemin et de transporter leurs produits aux marchés du vieux monde. Le devoir sacré du gouvernement est donc d'aborder la présente question sous toutes ses faces, non seulement au point de vue financier—et Dieu sait que nous avons actuellement plus d'argent que nous sommes capables d'en dépenser—mais d'étudier cette question au point de vue des futures générations, et d'un avenir prochain. Nous dépensons actuellement des centaines de mille dollars par année pour transporter des immigrants en Canada, et pendant que ces immigrants nous arrivent, je demande au gouvernement d'exercer sa prévoyance, et de voir à ce que, lorsque ces nouveaux habitants du Canada pourront gagner leur vie avec les produits de la terre qu'ils cultivent, et lorsqu'ils auront un surplus de produits à vendre, ou à exporter, nous, de l'est, soyons en état de leur fournir un moyen facile et économique de transporter ces produits jusqu'aux marchés extérieurs.

L'honorable M. DERBYSHIRE : Au nom de l'honorable sénateur de Russell (l'honorable M. Edwards), je propose que le débat soit ajourné jusqu'à mardi prochain.

La motion est adoptée.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ADOPTION DES AMENDEMENTS.

L'honorable M. COSTIGAN : Je propose l'adoption des amendements faits par la Chambre des communes au bill (P) intitulé : "Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick."

L'honorable M. LANDRY : Les amendement sont-ils très importants, ou portent-ils simplement sur des matières de forme?

L'honorable M. COSTIGAN : Le bill tel qu'adopté par le Sénat confère à la compagnie le pouvoir de se fusionner avec d'autres compagnies non désignées, ou de conclure des arrangements à cette fin. D'après la règle de la Chambre des communes, si je comprends bien, l'usage a toujours été que pour faire adopter une proposition de loi de cette nature par la Chambre des communes, il faut désigner les compagnies avec lesquelles l'on s'associe. Or, dans le cas présent, les compagnies n'étant pas désignées, l'article concernant ces compagnies a été retranché. C'est tout le changement fait que je sache.

La motion est adoptée.

LOI DES LIQUIDATIONS.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la deuxième lecture du bill (144) intitulé : "Loi modifiant la loi des liquidations."

Le présent bill n'a pas pour objet d'introduire quelque principe nouveau ou quelque changement dans la loi existante. En faisant la revision des statuts revisés de 1886, on a modifié la phraséologie de la loi existante, et cette phraséologie ainsi modifiée laisse un doute sur la question de savoir si l'expression "aucune charge ou pri-

vilège n'est créée", se rapporte à tous les points mentionnés dans tous les paragraphes, et puis dans la seizième ligne il y a aussi une erreur. L'expression "ou par l'émission ou prise" doit être remplacée par l'émission ou délivrance".

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami peut-il nous dire si quelque contestation s'est élevée au sujet des doutes pouvant être soulevés sur l'interprétation des termes employés dans les statuts revisés ?

L'honorable M. SCOTT : Je l'ignore. Le rapport que j'ai reçu du ministère de la Justice déclare que l'article 84—qu'il est proposé de modifier—est tiré de l'article 66 des statuts revisés de 1886, chapitre 129. Les statuts revisés de 1906 divisent l'article en deux alinéas de manière à soulever la question de savoir si l'expression hypothétique : "Si avant la remise, etc.," dans la 16e ligne, s'aplique aux deux alinéas "A" et "B". Cet article prescrit qu'il doit en être ainsi; mais dans les anciens statuts revisés, l'article 66 se lit parfaitement. De sorte que l'objet du présent bill est simplement de dissiper tout doute pouvant être soulevé sur ce point; mais je ne puis dire si quelque contestation a été provoquée par cette disposition de la loi.

L'honorable M. LOUGHEED : Dois-je comprendre par les explications de mon honorable ami que la disposition dont il s'agit est tirée des anciens statuts?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LOUGHEED : Le présent bill est-il une réimpression de l'ancien statut revisé?

L'honorable M. SCOTT : Non, il ne contient réellement aucun changement ; mais l'erreur en question se trouve seulement dans le statut revisé de 1906, et il ne s'agit que d'une rectification de cette erreur. Au lieu de placer ces mots : "Aucune charge ou aucun privilège ne sera créé" en tête, comme on aurait dû le faire, afin qu'ils s'appliquent à tous les paragraphes, on a simplement inséré cette expression dans la première ligne de chacun des alinéas, et il y avait un doute sur la question de savoir si elle s'appliquait à toutes les conditions prescrites. Puis l'expression : "la prise d'un bref d'arrêt simple" doit être remplacée par "la délivrance, etc."

L'honorable M. LANDRY : C'est une erreur de copiste.

L'honorable M. SCOTT : Puis, l'expression : "Si avant la remise au demandeur des deniers prélevés", a été laissée de côté, et deux mots ont été ajoutés à la fin du paragraphe pour en éclaircir le sens. L'intention était de laisser la loi telle qu'elle était avant la revision des statuts.

L'honorable M. LOUGHEED : Le présent bill est-il une réimpression de l'ancien statut revisé?

L'honorable M. SCOTT : Ce n'est pas précisément l'inférence à tirer; mais c'est virtuellement une réimpression de l'ancien statut.

L'honorable M. LANDRY : C'est évidemment une modification réelle du statut de 1906. On ajoute à la fin de l'article des mots qui ne se trouvent pas dans la loi existante.

L'honorable M. SCOTT : La rédaction est presque la même. J'ai comparé les deux rédactions. La différence n'existe que dans la construction de la phrase.

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois.

TITRES DE BIENS- FONDS (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la deuxième lecture du bill (133) intitulé : "Loi modifiant la loi concernant les titres de biens-fonds." Il y a dans le Nord-Ouest un grand nombre de ces congrégations qui ne sont pas constituées légalement en corporation, et l'objet du présent bill est de permettre aux syndics, ou fidéicommissaires, ou du pasteur de l'église, de détenir en fidéicommis les propriétés de l'église—tout en laissant à la congrégation le soin d'élire les syndics.

L'honorable M. LOUGHEED : Le présent bill, je crois, prête à plusieurs objections, par suite de son caractère vague. Un fidéicommis très important est créé en faveur de représentants d'églises ou de congrégations, et il me semble qu'avant de

permettre à des fidéicommissaires de détenir des propriétés foncières dont ils ont la garde, ou dont ils sont les administrateurs en vertu du présent acte, l'on devrait pourvoir à la protection de la congrégation en exigeant des fidéicommissaires de ce genre de rendre compte de leur administration. Mon honorable ami observera que le présent bill s'écarte tout-à-fait des principes bien connus du droit commun en vertu desquels il serait probablement aujourd'hui, impossible aux représentants d'une congrégation, nommés d'une manière indéfinie, de détenir et administrer des propriétés foncières importantes appartenant à la congrégation. Supposons, un instant, que des fidéicommissaires soient nommés par une congrégation sans s'astreindre à aucune formalité et d'une manière irrégulière, comment pourrons-nous constater, dans le cas d'une contestation, si ces fidéicommissaires ont été irrégulièrement nommés? Supposons que la congrégation se divise en deux factions, comme la chose arrive souvent, et que les deux partis nomment séparément leurs fidéicommissaires respectifs qui décidera la question de savoir quels sont les fidéicommissaires légitimes de la congrégation? D'après ce que je puis voir, il n'y a pas dans ce cas, de distinction à faire en faveur de l'une des congrégations. S'il y a des associations susceptibles de se diviser en groupes différant d'opinion les uns avec les autres sur des questions du genre de celle dont je viens de parler, ce sont bien ces congrégations religieuses. Ce n'est pas faire un bien grand tort à une congrégation que de l'obliger de s'adresser aux autorités provinciales ou fédérales pour en obtenir des lettres patentes, ou pour se faire constituer en corporation d'une manière ou d'une autre, afin que ses représentants puissent tenir convenablement et légalement des réunions. La présente législation, vu son manque de clarté et son caractère indéfini, est très dangereux, et je m'appuie particulièrement sur un exemple qui s'est produit très récement à Edmonton, et c'est de cet exemple que je voulais parler il y a un instant. Il s'agissait, à Edmonton, d'une congrégation très peu nombreuse et apparemment peu importante. Sa contestation relative à l'élection de ses syndics a été portée devant le conseil privé, et les frais de cet appel se sont montés à un chiffre beaucoup plus élevé que la valeur actuelle de la propriété foncière détenue par la congrégation, et plusieurs années même, s'écouleront avant que la valeur de cette propriété atteigne ce chiffre. Toutefois, lorsque le bill sera discuté en comité, nous pourrons l'examiner plus à fond; mais je m'inscrit dès à présent comme l'adversaire du principe que consacre le bill tel qu'il est présentement rédigé.

L'honorable M. SCOTT : Une congrégation nombreuse, de la province d'Alberta a été constituée en corporation ; mais il y a un certain nombre d'autres congrégations religieuses qui sont probablement représentées par le pasteur de l'église. C'est pourquoi l'objet du présent bill est de permettre à ces pasteurs de détenir et administrer des propriétés conformément aux vœux de la majorité des membres de la congrégation.

L'honorable M. LOUGHEED : La loi qui est présentement amendée, savoir la loi des titres de biens-fonds, prescrit qu'aucun fidéicommis n'apparaîtra au dos du certificat. Mon honorable ami peut voir immédiatement la responsabilité qui incombe aux fidéicommissaires, et la possibilité dans laquelle se trouverait des fidéicommissaires nommés, disons, d'une manière très irrégulière, et peut-être, par des congrégations irresponsables, de disposer de biens-fonds qu'ils détiendraient sans être obligés par la loi de rendre compte de leur opération.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

Le sénat s'ajourne jusqu'à 3 heures demain.

SENAT.

Séance du jeudi, 7 mai 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

LA BRANDON TRANSFER RAILWAY COMPANY.

AJOURNEMENT DE LA PRESENTATION DE LA REQUETE.

L'honorable M. TALBOT propose la suspension des règles 24 A 110 et 112, pour permettre la présentation d'une requête demandant la permission de présenter une pétition.

L'honorable M. YOUNG : Hier, à deux reprises, on a fait ce que veut faire mon honorable ami. Mon honorable ami suit la pratique qui a été suivie hier lorsqu'on a proposé la suspension des règles.

L'honorable M. LANDRY: J'objecte à cela.

L'honorable M. YOUNG : L'honorable sénateur ne peut pas être censuré pour avoir fait une chose exceptionnelle, parce que nous avons déjà suivi cette pratique.

L'honorable M. LANDRY : Quand une semblable motion a été présentée hier, j'ai demandé s'il s'agissait d'une requête sollicitant la permission de présenter une requête, et l'on m'a répondu dans l'affirmative. En tout cas, je dois prendre les choses telles qu'elles sont.

L'honorable M. YOUNG : S'il s'était agi d'une requête pour présenter une pétition il aurait été inutile de demander la suspension de la règle.

L'honorable M. LANDRY : Il n'est pas nécessaire de suspendre les règles aujourd'hui.

L'honorable M. POWER : Autant que je me rappelle, la pratique qui a été suivie uniformément est celle qu'a indiquée l'honorable sénateur de Stadacona, et comme lui, j'ai posé hier la question relativement aux requêtes qui ont été présentées, et j'ai dit qu'il ne s'agissait que de requêtes tendant à demander la permission de présenter des pétitions. C'est la pratique qui a toujours été suivie, et je crois que nous ne devrions pas nous en écarter.

L'honorable M. TALBOT : Je ne connais pas très bien les règles, et j'ai cherché à suivre la même pratique qui a été suivie relativement à la "St. Lawrence Ship Canal Company". La chose a été permise hier, et je ne vois pas pourquoi on s'opposerait aujourd'hui à l'adoption de ma motion. Puisqu'une objection a été soulevée, je donne ceci comme avis de motion pour demain.

L'honorable M. LANDRY : J'ai demandé hier s'il s'agissait d'une requête demandant la permission de présenter une pétition, et l'on m'a répondu dans l'affirmative. C'est pour cela que je l'ai laissée passer.

Le PRESIDENT : La motion étant combattue, je conseillerai à l'honorable sénateur de présenter une requête demandant la permission de présenter une pétition.

L'EXPORTATION DE LA PATE DE BOIS DU CANADA.

MOTION.

L'honorable M. BAIRD propose :

Que de l'avis du Sénat, il est opportun de nommer une commission composée de représentants des différentes législatures des diverses provinces, et d'autres personnes ayant charge des terres de la couronne, avec pouvoir de faire rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour la préservation de nos forêts, dans l'intérêt du Canada, à cause de la quantité considérable de bois de pulpe et de bois de construction exportée chaque année du Canada.

Il dit : En proposant la résolution qui est inscrite en mon nom, je dirai que je regrette que quelqu'un qui a plus qualité que moi pour traiter la question ne s'en soit pas occupé ; mais comprenant, comme je le comprends, la nécessité qu'il y a de discuter le plus tôt possible la question qui fait le sujet de la résolution, pour que le peuple de notre pays connaisse tous les faits relatifs à la fabrication de la pâte de bois, je vais essayer de traiter cette question, espérant que le Sénat envisagera la question sous tous ses aspects dans l'intérêt du pays. A mon avis, aucune question aussi importante pour le Canada n'a été discutée au Sénat depuis plusieurs années. Le parlement doit diriger l'opinion publique et non pas la suivre, particulièrement sur des questions comme celle qui nous est soumise aujourd'hui, parce que nous devons être mieux renseignés sur les besoins et les exigences du pays. En exprimant nos vues dans une pareille mesure, nous contribuerons à conserver nos ressources naturelles pour les ouvriers du Ca-

nada, dont les intérêts constituent une part si importante de la richesse du pays.

"Le plus grand bien possible pour le plus grand nombre" doit être la devise de tout législateur qui veut déployer toute son énergie pour atteindre ce but.

Le Canada possède dans ses forêts, dans ses mines et dans ses pêcheries des ressources incalculables, qui, si elles sont bien protégées, donneront de l'emploi à notre peuple durant plusieurs années. Dans mon humble opinion, si nous employions l'argent que nous dépensons pour faire venir ici des immigrants dans le sens indiqué dans cette motion, nous rendrions un grand service à notre pays et nous garderions ici nos jeunes gens. Le temps est maintenant arrivé, je dirai que nous avons déjà perdu un temps précieux, en ne prenant pas les moyens de protéger efficacement nos forêts contre le feu et en n'encourageant pas au Canada la fabrication de la pâte de bois et du papier. Le Canada encourage à grands frais l'immigration—je ne condamne pas cela pourvu que les immigrants soient des gens civilisés—mais tout en nous efforçant de favoriser l'immigration, nous devons avoir constamment les yeux fixés sur nos grandes ressources naturelles, nous devons légiférer de manière à servir les intérêts les plus chers des générations à venir. Si nous ne faisons pas cela maintenant, nous manquons à nos devoirs comme législateurs. On ne peut pas songer au passé sans regretter —dois-je me servir de l'expression ?—la manière dont nous avons protégé notre plus grande richesse, les forêts de notre pays. Le feu a été le pire ennemi de la forêt et encore tout récemment plusieurs provinces n'avaient pas encore pris les mesures nécessaires à la protection des forêts. Je suis cependent heureux que, durant les dernières années, elles aient enfin compris la nécessité qu'il y a de les protéger contre le feu, aidées en cela par les efforts du congrès Forestier. Le feu a été plus destructeur que la hache, et les marchands de bois l'ont été, eux aussi, d'une manière insensée. Ils ont détruit de jeunes arbres pour en faire des billots. Ces arbres, en 15 ou 20 ans, auraient donné un rendement plus considérable que celui qu'ils ont donné.

La zone forestière du Canada est la plus vaste du monde. Le docteur Robert Bell estime l'étendue des forêts du Canada à 2,600,000 milles carrés, dont plus de la moitié est composée de bois propre à la fabrication de la pâte de bois.

Deux chemins de fer importants se construisent actuellement dans la province du Nouveau-Brunswick. L'un d'eux part du village de Campbellton, sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, et se rend à St. Léonard. Il a une longeur de 110 milles.

Saint-Léonard est un village situé sur la rive canadienne de la rivière Saint-Jean. Cette rivière forme à cet endroit la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. A cette session il a été renouvelé une charte relative à la construction sur la rivière Saint-Jean d'un pont devant relier le réseau américain à Van Buren, dans l'état du Maine, vis-à-vis de Saint-Léonard et sur la rive américaine de la rivière de Saint-Jean.

Tout ce territoire traversé par le chemin de fer Intercolonial est couvert de bois propre à faire des billots et de la pâte de bois. Les fabricants de bois et de papier ont l'intention de construire des moulins sur le côté américain de la rivière aussitôt que le chemin de fer sera construit.

Le Grand-Tronc-Pacifique s'étend de Grand-Falls à Moncton au centre de la province du Nouveau-Brunswick, à travers une région presque toute couverte de forêts. Ce chemin de fer reliera l'International et le chemin de fer Canadien du Pacifique à Saint-Léonard. Les lignes, une fois terminées, ouvriront la plus grande partie de la région forestière du Nouveau-Brunswick. Conformément aux lois actuelles relatives à l'exportation du bois à pulpe et des billots, la production de toute la province sera envoyée aux Etats-Unis pour la fabrication. Déjà les Américains ont la haute main sur la plus grande partie de la zone forestière de la côte nord du Nouveau-Brunswick. Cette année il sera coupé environ 100,000,000 de pieds de bois dont la moitié sera, durant la prochaine saison, exportée comme bois à pulpe. La rareté du bois en Amérique fait la fortune du Canada.

En novembre 1907, Guildford Pinchot, chef forestier du gouvernement des Etats-

Unis, à son retour d'un voyage d'inspection, qui avait duré six mois et au cours duquel il avait parcouru 5,000 milles, a écrit ceci dans un journal: "Dans 20 ans, le bois de construction, aux Etats-Unis, sur les réserves du gouvernement et sur les propriétés des particuliers, du train qu'il est abattu aujourd'hui, sera épuisé, bien que celui qui croîtra durant cet espace de temps retardera cette disette durant cinq autres années. Le peuple américain sait parfaitement que son bois à pulpe tire à sa fin. Il achète toutes les coupes forestières qu'il peut acquérir, comme réserve."

Voyez comme on abat rapidement le bois à pulpe aux Etat-Unis. La revue Paper-Mill, l'organe attitré des fabricants de papier et de pâte de bois des Etats-Unis, a publié les lignes suivantes dans son numéro de janvier 1908 :

"La question du bois est une question très importante. Il n'y a pas aux Etats-Unis un établissement fabricant du papier avec de la pâte de bois qui ne compte sur le Canada pour se procurer du bois. Durant l'année 1907, les Etats-Unis ont importé du Canada 650,366 cordes de bois à pulpe, une quantité suffisante pour fabriquer 520,000 tonnes de papier à journaux et ont importé 149,827 tonnes de bois moulu évaluées à $3,230,272. On a estimé que la quantité de bois à pulpe exportée du Canada est de 800,000 à 1,000,000 de cordes, attendu que de grandes quantités sont prises le long des frontières entre le Maine et le Nouveau-Brunswick, la Baie Georgienne et le lac Supérieur, sans qu'il en soit fait mention dans les registres tenus à la frontière. Il est bien évident que le peuple américain ne désire pas qu'il soit tenu compte de ces grandes quantités de bois exporté du Canada. D'après un rapport spécial publié par le bureau du recensement des Etats-Unis, la quantité du bois d'épinette employée dans les fabriques de pâte de bois des Etats-Unis a augmenté de 47 pour cent, et le prix en a augmenté de 122 pour cent en cinq ans, de 1900 à 1905. Durant la même période la quantité du bois d'épinette canadien employée dans les fabriques de pulpe des Etats-Unis a augmenté de 102 pour cent, et le prix en a augmenté de 150 pour cent.

Le prix moyen du bois employé pour la fabrication de la pulpe mécanique et chimique a été plus que doublé durant ces cinq dernières années, pour les différentes espèces de pulpe, sauf celui du peuplier canadien. Le prix du peuplier canadien a augmenté de 167 pour cent. Il y a dans l'Etat du New-York 108 fabriques de pâte de bois qui sonsomment 987,000 cordes de bois. Ces fabriques consomment chaque année, le bois de près de 100,000 acres de terrain, ce qui, joint au bois de construction qui est abbattu pour les scieries, épuisera tout le bois des Adirondaks en sept ans. En évaluant à $4 la corde 650,360 cordes de bois à pulpe exportées aux Etats-Unis en 1907, nous avons $2,601,440; à $7 la corde pour le bois converti en pulpe, nous avons $4,552,520 ; pour le bois converti en papier, nous avons près de $20,000,000. Nous perdons donc chaque année $18,000,000 entre la valeur du bois à pulpe et la valeur de l'article fabriqué. D'après ces chiffres on peut facilement calculer que le bénéfice fait par la fabrication de pâte de bois et de papier au Canada est huit fois plus considérable que sur celui fait par la vente et l'exportation du bois à pulpe. Et si l'exportation du bois à pulpe était prohibée, les étrangers seraient obligés de venir fabriquer au Canada, et les Etats-Unis seraient obligés de supprimer le droit imposé sur la pulpe et le papier. Ce qui donnerait un plus grand essor à la fabrication de notre pulpe et de notre papier. Le Canada a perdu, en quatre années, $70,000,000, par le fait que le bois à pulpe n'est pas fabriqué ici. On dira peut-être que si nous prohibons l'exportation du bois à pulpe, les Etats-Unis vont user de représailles et imposer un droit supplémentaire sur le papier et le bois à pulpe. Toute personne qui a étudié la situation aux Etats-Unis, à ce sujet, sait fort bien que cela ne se fera pas. Cela ne se fera pas en raison des demandes qui se font aux Etats-Unis pour obtenir le papier à un prix moins élevé et parce que la quantité du bois à pulpe diminue trop rapidement dans ce pays-là. Des experts nous disent que le bois à pulpe sera épuisé aux Etats-Unis d'ici à trente ans. La "Pulp and Paper Magazine" dit que la première fabrique de papier fut ouverte, à Jacques-Cartier, Québec, par un M. Jackson, en août 1800, et a été exploitée avec succès jusqu'en

1857. La deuxième fabrique fut ouverte à Saint-André, Québec, en 1803, la même année où fut inaugurée en Angleterre la machine Fourdrinier qui devait révolutionner la fabrication du papier. D'après le recensement de 1851, le Haut-Canada avait cinq fabriques de papier et le Bas Canada en avait cinq aussi. D'après la recensement de 1871, Ontario en avait douze, Québec sept, la Nouvelle-Ecosse une et le Nouveau-Brunswick une. D'après le recensement de 1881, il y avait dans notre pays 36 fabriques de papier et 5 fabriques de pâte de bois.

Le "Pulp and Paper Handbook of Canada" fait connaître le progrès qui a été fait dans l'industrie de la pâte de bois et du papier par le tableau suivant :

FABRIQUES DE PÂTE DE BOIS.

Années.	Nombre de fabriques.	Nombre de tonnes par 24 heures.
1888	34	154
1892	37	312
1899	39	1,145
1907	58	2,361

La quantité de pulpe chimique fabriquée au moyen du sulfite et de la soude a été de 500 tonnes par jour en 1899, et de 550 tonnes par jour en 1907, de sorte que, durant les cinq dernières années, c'est la quantité de la pulpe mécanique ou du bois moulu, qui a le plus augmenté.

FABRIQUES DE PAPIER.

Années.	Nombre de fabriques.	Nombre de tonnes par jour.
1888	40	173
1892	37	312
1899	33	326
1907	46	966

La fabrication de la pâte de bois a commencé au Canada durant la période décennale de 1880-1890. A présent les fabriques produisent chanque année environ 700,000 tonnes de pâte de bois. la pâte de bois est mentionnée pour la première fois dans les rapports du commerce et de la navigation du Canada en 1890, alors que son exportation fut évaluée à $168,180. Il en fut exporté pour $460 en Angleterre, pour $147,098 aux Etats-Unis et pour $20,622, dans les autres pays. En 1897 l'exportation a été évaluée à $741,959. Il en a été envoyé pour $164,138 en Angleterre et pour $576,720 aux Etats-Unis. Durant les neuf mois de l'exercice financier terminé en mars 1907, il a été exporté de la pâte de bois pour $2,984,945 dont $558,600 en Grande-Bretagne et $2,397,448 aux Etats-Unis. Le, reste a été envoyé en France, au Mexique, au Japon aux Antilles et en Italie, Durant les neuf premiers mois de 1907 il a été exporté du papier fait au Canada pour une somme de $1,657,740, sans compter $20,412, qui est la valeur de la tapisserie exportée durant le même temps. C'est la Grande-Bretagne qui en a importé le plus de notre pays. Il en a été envoyé à ce pays, durant ces neuf mois, pour $920,272. Il en a été envoyé en Australie pour $33,326, à la Nouvelle-Zélande pour $139,687, aux Etats-Unis pour $109,273. L'augmentation a été considérable durant les dernières années, les exportations durant l'année 1903 s'étant élevées à $900,000, y compris la tapisserie.

La "Union Paper and Bag Company" qui possède dans la province de Québec une étendue de terrain boisé d'épinettes, a récemment réduit ses dividendes de 7 à 4 pour cent pour appliquer la balance de ces dividendes à l'achat de terrain boisé au Canada en raison de la hausse du prix du bois à pulpe et de la disparition du continent des forêts d'épinettes. L'année dernière le Wisconsin a importé 70,000 cordes de bois à pulpe de la province de Québec pour alimenter ses fabriques. Pour bien comprendre ce que vaut pour nous la fabrication de la pâte de bois et du papier et le rapide développement de ces industries, nous n'avons qu'à remarquer ce qui s'est fait aux Etats-Unis.

En 1850, il y avait aux Etats-Unis 443 manufactures qui fabriquaient du papier avec des guenilles, avec un capital de $7,260,864 et un rendement évalué à $10,187,864

En 1880 il y avait 742 établissements possédant un capital de $48,000,000 et fabriquant du papier et de la pâte de bois évalués à $57,500,000.

En 1900 il y avait 763 établissements comprenant 1,200 fabriques, avec un capital de $167,500,000, fabriquant du papier et de la pâte de bois pour une valeur de $127,250,000. Une augmentation remarquable.

En 1908 le capital s'est élevé de $277,500,000 avec un rendement de $189,000,000,

tandis que le montant des salaires qui ont été payés a été de $38,000,000. Les neuf dixièmes du papier employé maintenant est fait de bois à pulpe.

A ce compte là, durant les quatre prochaines années, nous perdrons $200,000,000, parce que l'emploi du papier augmente rapidement, et la quantité du bois aux Etats-Unis diminue rapidement. Les Etats-Unis importeront de plus en plus le bois à pulpe, et ils commencent à comprendre que leur bois devient rare. Aussi longtemps que nous laisserons exporter notre bois à pulpe et nos billots, nos fabricants de pâte de bois et de papier hésiteront à ériger des fabriques dans notre pays, parce que le pays qui se trouve au sud du nôtre, possède des fabriques et les tient en activité. Voyons, par exemple, ce qui se fait dans Ontario.

De 1892 à 1899 sept fabriques seulement ont été érigées.

De 1899 à 1907 dix-neuf ont été érigées, et cette augmentation a été causée par des règlements adoptés par le gouvernement d'Ontario en 1900, lesquels règlements exigeaient que tout le bois coupé dans la province devait être fabriqué au Canada. Voici comment un membre du Congrès américain a parlé de la prohibition probable par le gouvernement canadien de l'exportation du bois à pulpe. M. Littlefield a dit :

"Le Canada possède la plus grande quantité de bois à pulpe du monde. Et l'on parle déjà au Canada d'imposer un droit d'exportation sur le bois à pulpe. Pouquoi les Canadiens veulent-ils que ce droit soit imposé? Parce qu'ils veulent tirer de leurs forêts tous les profits possibles. Et ils ont raison. Ils méritent des éloges à ce sujet, et de même que nous disons : "l'Amérique pour les Américains," ils peuvent dire: "Le Canada pour les Canadiens."

Sir William Van Horne dit que le temps est arrivé où le peuple canadien doit prendre les moyens pour protéger les zones forestières de notre pays, pour empêcher les fabricants des Etats-Unis de détruire nos forêts et affaiblir nos forces hydrauliques. En songeant que les Américains possèdent 2,000 milles carrés de réserves forestières, qui se trouvent presque toutes dans la province de Québec, vous devez comprendre que la situation est grave. Cela veut dire que si nous ne faisons pas bientôt quelque chose pour empêcher l'exportation sur un grand pied du bois à pulpe, les fabriques des Etats-Unis vont dépenser tout notre bois. Cependant si les autorités fédérales et provinciales empêchent les Américains d'enlever notre bois à pulpe en aussi formidable quantité, nous allons obliger les manufacturiers des Etats-Unis à venir établir des fabriques sur ce côté-ci de la frontière. Naturellement le fabricant de papier des Etats-Unis ne désire pas qu'un droit d'exportation soit imposé sur le bois à pulpe canadien, parce qu'il lui sera plus facile de se procurer tout le bois qu'il lui faut pour tenir ses fabriques en activité la nuit comme le jour.

Pourquoi cela? Pour fermer aux fabricants canadiens le marché des Etats-Unis. Empêchez l'exportation du bois à pulpe, et dans six mois les capitalistes américains érigeront des fabriques de papier au Canada. En parlant de l'agitation qui se fait pour faire revivre le droit douanier imposé sur le bois exporté du Canada aux Etats-Unis comme l'ont recommandé les journalistes des Etats-Unis en raison des commandes croissantes des autres pays et en raison de la rareté du bois à pulpe aux Etats-Unis, J. Tirrell, un membre de la Chambre des Représentants à Washington, a dit :

"S'il y a dans cette enceinte quelqu'un qui désire voir supprimer aux Etats-Unis l'industrie de la pâte de bois et à papier, s'il désire voir congédier des dizaines de mille travailleurs américains et les voir flâner dans les rues, s'il désire voir disparaître dans les Etats du New-York 108 fabriques, s'il désire voir paralyser l'industrie et arrêter le progrès du pays, on n'aura qu'à supprimer le droit imposé sur la pâte de bois et le papier et permettre au Canada d'adopter une loi défendant d'exporter le bois à pulpe et faisant fermer les fabriques des Etats-Unis.

L'Association des Manufacturiers Canadiens a adopté, le mois dernier, une résolution approuvant l'idée d'empêcher l'exportation de la pâte de bois du Canada, et cela pour conserver nos forces hydrauliques et faire progresser le Canada. Nous devons faire comprendre au peuple les grands avantages que nous retirerions de la fabrication de notre matière première autour de leurs foyers.

Que les Canadiens disent : "Le Canada pour les Canadiens" et non pas : "Le Canada pour les Américains."

Apprenez à tous les Canadiens que chaque arbre a une valeur marchande, qu'il vaut plus pour son propriétaire que de l'argent dans une banque. En même temps empêchez par tous les moyens possibles l'abattage des petits arbres. Le gouvernement a envoyé dans chaque district du pays des personnes expérimentées qui ont appris aux cultivateurs à fabriquer du fromage et du beurre, qui lui ont enseigné à bien cultiver le sol, qui lui ont fait connaître les grains qui croissent le mieux dans certaines zones. La ferme expérimentale a beaucoup aidé dans ce sens-là ; l'argent a été bien employé, et nous avons d'excellents résultats. Nos principaux hommes d'Etat ont buriné cette phrase : "Le vingtième siècle sera le siècle du Canada." Mais nous, les représentants du peuple, qu'avons-nous fait pour que le vingtième siècle soit le siècle du Canada ? Conservons-nous les ressources naturelles du pays ? Exploitons-nous ces ressources dans l'intérêt du Canada ? Si nous ne le faisons pas, nous manquons à nos devoirs comme législateurs.

Je n'ai entendu exprimer que deux raisons contre un droit d'exportation. On a dit : Si vous obligez le propriétaire du bois à pulpe à le vendre au Canada, sans concurrence, il sera obligé de le vendre à vil prix. Je n'ai qu'à citer le cas d'Ontario pour répondre à cela.

En 1900, il fut adopté une loi tendant à forcer le propriétaire à fabriquer le bois coupé au Canada, et depuis ce temps le bois ne s'est jamais vendu à un prix aussi élevé sauf durant cette année-ci, en raison de la dépression financière qui se fait sentir dans le monde entier. On a dit aussi que les Etats-Unis pourraient user de représailles en imposant un droit élevé sur nos produits. Ils ne feront jamais cela. Ils ne peuvent le faire. Nous avons la pâte de bois et ils doivent se la procurer. Pas un homme d'Etat, durant les cinq dernières années, n'a osé menacer le Canada d'une augmentation de droits douaniers. L'Amérique ne peut plus forcer le Canada à lui donner la part du lion. Nous sommes en mesure d'imposer nos conditions.

Hon. M. BAIRD.

Jouissons de notre privilège. Notre premier ministre nous a dit que le vingtième siècle est le siècle du Canada. Parfaitement. Mais comment allons-nous pouvoir rendre ce siècle supérieur aux autres ? Allons-nous immortaliser ce siècle par une législation intelligente et sage, qui aura pour objet la protection de nos forêts, pour qu'elles soient un précieux héritage pour la postérité ? Je dis qu'il est de la plus haute importance pour nous de conserver les ressources naturelles du pays. Nous possédons les plus grandes ressources naturelles du monde. Regardez l'Angleterre. Ses ressources sont restreintes. Cependant, grâce à son habilité et à son énergie, elle est devenue le plus grand et le plus riche pays du monde. Mais si nous ne comprenons pas cela, si nous ne développons pas nos richesses naturelles par une sage législation, si nous ne mettons pas de côté pour un moment la politique, si nous ne groupons pas nos efforts pour résoudre ce problème, que sans doute les deux Chambres du parlement pourraient résoudre, nous n'occuperons jamais la position que nous devrions occuper. Qu'est-ce que j'ai à proposer pour atteindre ce résultat ? Je proposerai que les gouvernements provinciaux du Canada fassent comme a fait celui d'Ontario, qu'ils édictent une loi tendant à dire que tout le bois coupé au Canada devra être fabriqué au Canada. Ensuite le gouvernement devrait imposer un droit sur le bois qui n'est pas sous le contrôle de la législature provinciale. On soulève deux objections contre cela. On dit que le cultivateur qui possède du bois à pulpe serait obligé de le vendre à bas prix parce qu'il n'aurait pas de concurrents. On dit aussi que les Etats-Unis useront de représailles et éléveront leur tarif. Quant au cultivateur pauvre, qui est obligé de vendre à bas prix, je ne vois pas qu'Ontario ait, sous ce rapport-là, souffert de la législation qu'il a adoptée. D'ailleurs, personne, durant les cinq dernières années, n'a entendu dire qu'aux Etats-Unis il ait été adopté une législation ayant pour but de demander d'élever le tarif. L'opinion publique a paru plutôt favorable à une réduction du tarif. Nous avons le bois à pulpe. Les Américains doivent se le procurer. On calcule que leurs forêts

seront complètement dépouillées du bois à pulpe d'ici à vingt ans. Ils commencent à comprendre cela. Agissons avant qu'il soit trop tard, et conservons nos forêts dans l'intérêt du peuple du Canada. Ne retardons pas. Assurément, l'expérience du grand peuple qui vit au sud de notre pays doit servir à nous guider. Ce peuple nous enseigne bien des choses. Nous devrions tenir compte des erreurs qu'il a commises et profiter de son expérience. Je n'entreprendrai pas de traiter la question à fond, et je demande à la Chambre pardon d'avoir été obligé de lire la plus grande partie de mon discours, parce qu'il contenait beaucoup de faits et de chiffres et qu'il fallait qu'ils fussent exacts. J'espère que tous les membres qui s'intéressent à la question s'en occuperont. Personnellement je m'en suis occupé activement durant un certain nombre d'années. Je me suis occupé toute ma vie du commerce de bois, et j'ai été témoin de la perte que nous avons faite par la destruction de nos forêts. Le public commence maintenant à comprendre la perte que nous avons faite et prendre les moyens d'empêcher de nouvelles pertes. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement ne s'occuperait pas de la question à cette session-ci. Exprimons notre opinion à ce sujet. Ce gouvernement-ci ferait bien d'envoyer des hommes intelligents dans tout le pays faire connaître aux cultivateurs la valeur de chaque arbre qu'ils ont sur leur terre, tout comme on leur a enseigné à faire du beurre et du fromage. Il y a un grand nombre de cultivateurs qui ne s'occupent pas des arbres et qui considèrent la forêt comme une ennemie. Sans doute lorsque les forêts étaient vastes et denses et que les moustiques faisaient souffrir les cultivateurs, elles étaient pour eux comme d'affreux repaires, et ils désiraient les abattre, afin de permettre au vent de souffler librement à travers leurs terres et en chasser les mouches. Je voudrais que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux prissent la chose en considération et nommassent une commission. C'est une question qui, à mon avis, doit intéresser les gouvernements prociaux. Ils doivent agir de concert. Ils doivent s'assurer des services d'hommes pratiques—ils ne doivent pas nécessairement être des membres du parlement—qui étudieront la question. J'aimerais mieux que le gouvernement agît dès maintenant, parce que je pense que le public du Canada est prêt à s'occuper de la question et à conserver le bois à pulpe dans l'intérêt du Dominion.

L'honorable M. EDWARDS : Je dois féliciter mon honorable ami d'avoir soulevé cette question, qui, dans mon humble opinion, est une des plus importantes qui aient été soumises au peuple du Canada. Après celle de l'agriculture, il n'y a certainement aucune question aussi importante pour le Canada que celle de la conservation des réserves forestières. Je n'ai aucun doute que mon honorable ami et moi nous sommes du même avis à ce sujet. Nous ne différons d'avis que sur les moyens à prendre pour atteindre l'objet principal que nous avons en vue. Il a eu raison de dire que le feu a fait de grands ravages dans les forêts du Canada. Ceux qui n'ont pas étudié le sujet s'imaginent que ce sont les haches des marchands de bois qui ont détruit les forêts. Il n'en est pas ainsi. Je crois que l'on peut sans crainte affirmer que les feux de forêts ont détruit vingt fois plus de bois et je dirai, comme marchand de bois, sans hésitation, que si on avait prévenu les feux de forêts, si on avait coupé le bois scientifiquement et judicieusement, nos zones forestières seraient intactes, et nous pourrions dire difficilement que la hache du marchand de bois y a passé. Malheureusement nos zones forestières ont été détruites pour toujours, peut-être ; mais si le Canada comprend la situation, s'il applique les modes qui peuvent être appliqués, pour conserver ses forêts, le Canada ne souffrira jamais du manque de bois. Voilà une question qui sera, je l'espère, discutée ici longuement. Elle ne pourra jamais être trop discutée dans tout le Dominion, parce que si nos forêts ne sont pas conservées, comme l'a si bien dit mon honorable ami, nos forces hydrauliques vont aussi diminuer, et une autre des grandes ressources du Canada sera détruite. Ce n'est qu'en conservant nos forêts que nous pouvons conserver nos forces hydrauliques. Chaque province a eu sa part des zones forestières du pays.

La province de Québec est peut-être la province la plus riche du Dominion sous ce rapport-là, parce que c'est la province qui est située la plus au nord et dans laquelle se trouvent les têtes de nos rivières. Si ces forêts du nord sont conservées, nos forces hydrauliques seront aussi conservées, le Canada deviendra un des plus grands pays manufacturiers du monde. Le charbon produit la grande force motrice aux Etats-Unis. Sa quantité diminue, et il deviendra un temps où le charbon cessera d'y produire la force motrice. Mais si nous conservons nos forêts et nos cours d'eaux nos forces hydrauliques existeront toujours, et tout Canadien doit compter que si ces deux grandes ressouces sont conservées le Canada deviendra tôt ou tard si non le plus grand du moins un des plus grand pays manufacturiers du monde. Jusqu'ici mon honorable ami et moi nous nous entendons, mais il y a un point, que j'indiquerai bientôt, sur lequel nous ne sommes pas du même avis. Mon honorable ami a parlé de la coupe et de l'exportation d'une certaine quantité de bois à pulpe. Je suis un de ceux qui seront heureux quand viendra le temps—et il viendra assurément—où tout notre bois sera fabriqué au Canada. Moi, je ne voudrais pas empêcher immédiatement l'exportation de la petite quantité de bois à pulpe que nous envoyons tous les ans aux Etats-Unis. Il y a des gens qui croient que si l'exportation de ce bois était arrêtée les fabriques de papier des Etats-Unis seraient transportées au Canada. Il n'en serait pas ainsi. L'évolution ne se ferait pas dans un espace de temps aussi court. Elle se fait cependant ; elle continuera à se faire et dans un certain nombre d'années, la plus grande partie de notre bois à pulpe sera convertie en pâte et en papier au Canada. L'Etat du New-York est l'Etat où se fabrique le plus de papier. Il importe du Canada une certaine quantité de la matière première. Plusieurs fabriques ont été construites dans cet état ; mais aucun industriel sensé ne songera à construire plusieurs autre fabriques aux Etats-Unis, parce que la matière première ne leur est pas assurée pour toujours et qu'il serait insensé de compter sur le bois qui croit là. Durant combien de temps fonctionneront ces fabriques aux Etats-Unis ? A quelques exceptions près, ces fabriques ont été construites de matériaux inférieurs et ont coûté bien peu. Elles ne peuvent durer plus de dix ou douze années. Si vous arrêtez l'exportation du bois à pulpe ferez-vous fermer immédiatement les fabriques de papier aux Etats-Unis ? Pas le moins du monde. Bien que le bois à pulpe puisse y disparaître, il n'est pas encore épuisé, et durant plusieurs années encore ; il pourra y alimenter les fabriques. Si nous cessons d'exporter du bois à pulpe, ces fabriques seront-elles érigées au Canada ? Pas du tout. Pourquoi ? Pour deux raisons excellentes : d'abord, parce que le tarif des Etats-Unis ne nous permettra pas de fabriquer pour ce pays-là. Nous ne pourrions donc pas exporter du papier aux Etats-Unis. Nous ne pouvons, non plus, en exporter en Angleterre, parce que la Grande-Bretagne a la prépondance dans la fabrication du papier, en se procurant de la Scandinavie la matière première à meilleur marché qu'elle ne peut l'acheter au Canada ou ailleurs. J'ai étudié la chose, j'ai dépensé de l'argent pour l'apprendre, et je sais ce dont je parle. Alors qu'arriverait-il ? Nous perdrions au Canada ce trafic. Nous ne pourrions pas construire et exploiter immédiatement de nouvelles fabriques. Mais l'évolution se fera, des changements s'accompliront par degrés, et dans quelques années—assurément avant vingt ans—nous n'entendrons plus parler de cette question, attendu que naturellement, par la force des choses, cette industrie sera transportée au Canada. Il y a des gens qui croient que parce que quelques centaines de mille cordes de bois à pulpe sont envoyées aux Etats-Unis, nos ressources seront bientôt épuisées. Ceux qui parlent ainsi connaissent bien peu nos ressources forestières. Qui parle ainsi ? Généralement, ce ne sont pas des hommes comme mon honorable ami; ce sont plutôt des manufacturiers canadiens qui veulent avoir la haute main sur le bois et veulent obtenir au plus bas prix possible, tout le bois dont ils ont besoin dans notre pays pour alimenter leurs fabriques. Il serait très avantageux, n'est-ce pas, pour ceux qui possèdent des fabriques de pâte de bois et de papier de pouvoir dire : Vous ne pouvez vendre à

l'étranger; vous devez vendre ici." Il serait très avantageux pour quelques fabricants de se coaliser et de fixer le prix auquel ils devront acheter le bois à pulpe, et de fixer le prix de l'article d'après le tarif désavantageux adopté par le Canada.

L'honorable M. POWER : Est-ce qu'on n'invoqua pas la même raison lorsqu'il s'est agi d'imposer un droit d'exportation sur les billots expédiés de la province d'Ontario ?

L'honorable M McMULLEN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. EDWARDS : Mon honorable ami dit : " Ecoutez ! écoutez ! " Je n'ai pas oublié cette petite question, et j'y répondrai plus tard.

L'honorable M. POWER : Je m'occupe de la question sans parti pris, et je désire être renseigné.

L'honorable M. EDWARDS : Comment cela pourrait-il avoir le même effet ? Comment les résultats pourraient-ils être les mêmes ?

L'honorable M. POWER : Voici. Il y avait des scieries dans la province d'Ontario, et leurs propriétaires pouvaient prétendre que si ceux qui faisaient des billots étaient incapables de les exporter aux Etats-Unis, les marchands de bois canadiens pourraient les acheter au prix qu'il leur conviendrait d'offrir. Que le billot ait six pouces ou deux pieds de diamètre, le principe reste le même.

L'honorable M. EDWARDS : Je savais que l'honorable sénateur n'était pas un expert dans l'espèce. On ne craignit pas alors le résultat que prévoit mon honorable ami. Ontario avait vendu plusieurs de ses coupes forestières à certaines conditions, sans aucune restriction relative à l'exportation du bois de construction, et Ontario fit une loi injuste, une loi qui privait les acheteurs des coupes forestières du droit qu'ils avaient obtenu en les achetant. J'admets qu'Ontario avait le droit de faire cela; mais j'ai toujours prétendu et je prétends encore qu'Ontario commit une faute en adoptant cette mesure. Et laissez-moi vous dire qu'Ontario fit une perte sèche dans cette transaction.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Comment ?

L'honorable M. McMULLEN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. EDWARDS : Le fait est que les billots des bords de la baie Georgienne se vendent mieux que le bois scié et fabriqué.

L'honorable M. ROSS (Middlesex) : Sciez-vous les billots pour rien?

L'honorable M. EDWARDS : Les billots se vendent plus cher que le bois scié parce qu'on peut les transporter aux Etats-Unis pour la moitié du prix payé pour le transport du bois scié. Les déchets du moulin servent, à Saginaw, à faire du sel et d'autres choses, et les billots valent d'autant plus. Aussi les marchands de bois des Etats-Unis peuvent payer plus cher pour les billots que pour le bois scié. Si le Canada n'a pas perdu d'argent en appliquant sa politique, soyons logiques, et quand notre beurre, notre fromage et autres produits destinés à l'exportation sont transportés à Montréal, engageons-y des hommes pour les manipuler, payez-les pour que le Canada garde l'argent qui leur sera payé. Les deux cas sont semblables. Cela a pu être approuvé par certains hommes, mais les hommes d'affaires n'envisageront jamais la question sous un aspect aussi encourageant.

L'honorable M. McMULLEN : Nous vous répondrons un peu plus tard.

L'honorable M. EDWARDS : Mon honorable ami pourra difficilement me répondre.

L'honorable M. McMULLEN : Pas le moins du monde.

L'honorable M. EDWARDS : Mon honorable ami peut faire des assertions, mais il ne peut répondre aux miennes.

L'honorable M. CASGRAIN : Nous jugerons de cela.

L'honorable M. EDWARDS : Mon honorable ami qui a soulevé cette question, est, et a toujours été un respectable fabricant de bois. Je lui ai demandé s'il avait jamais blâmé la vente du bois scié aux Etats-Unis, en Angleterre ou dans

d'autre pays ? Il n'a pas plus le droit de blâmer la vente du bois à pulpe destiné à l'exportation qu'il n'a celui de blâmer l'exportation du bois scié. Il ne s'agit pas de savoir ce qui doit être fait du bois après qu'il a été coupé; mais il s'agit de conserver nos forêts, et chaque province du Dominion doit surveiller ses forêts de manière à en empêcher l'épuisement. Est-ce que cela va se faire par une certaine législation qui décrétera ce que doivent faire les particuliers du produit de leurs forêts ? Pas du tout; mais il y a un autre moyen d'obtenir ce résultat d'une manière aussi sage que judicieuse. Quel est le meilleur moyen de faire l'abattage? Je dirai, avec connaissance de cause, qu'à mon avis, il meurt et il se perd au Canada plus de bois qu'il n'en est abattu. Voilà ce que je crois, comme marchand de bois de plusieurs années d'expérience. Maintenant qu'est-ce qui doit être fait ? Chaque réserve forestière devrait être exploitée au Canada d'une manière judicieuse. Le vieux bois seul devrait être abattu, et pas un rondin du jeune bois ne devrait être coupé. Si l'on coupait le bois comme je l'indique et comme je le recommande fortement, il n'y aurait pas autant de bois à pulpe à vendre. Je ne crois pas qu'on doive couper le jeune bois qui repousse. Il doit être conservé pour l'avenir. Bien que je sois fortement en faveur de la nomination d'une commission devant être chargée de faire une enquête, je prétends que nous ne devrions pas nous occuper de savoir comment le bois sera vendu ou fabriqué, mais comment nous conserverons les grandes réserves forestières du Canada. C'est une des choses les plus importantes pour le pays; mais il serait insensé de nuire au commerce et d'indiquer à notre voisin où et comment vendre ses produits. Il doit en disposer comme il l'entend. Je me prépare à fabriquer de la pâte de bois et à papier ; mais je ne couperai pas de petits arbres, et je ne demanderai pas de protection; mais j'espère qu'avant de fabriquer cet article j'obtiendrai la suppression de tout vestige de protection du tarif canadien. Je puis avoir mes défauts, mais je ne serai jamais un lâche. J'aimerais mieux être un bandit et demander à quelqu'un la bourse ou la vie que de voler de l'argent en invoquant le tarif ou toute autre chose.

L'honorable M. FERGUSON : Cela est cruel pour le ministre de l'Industrie et du Commerce.

L'honorable M. EDWARDS : Je demanderai au ministre de l'Industrie et du Commerce s'il désapprouve ce que j'ai dit là Je ne crois pas qu'il me désapprouve. Avec tout le respect que je dois à mon honorable ami, je lui signalerai une petite erreur qu'il a commise. Je ne parlerai pas du nombre de cordes de bois de pulpe qui, d'après lui, ont été vendues, tous les ans, aux Etats-Unis, mais il a dit que ce bois a été vendu à $4 la corde, et il a prétendu que le Canada a perdu soixante-dix millions de dollars en vendant du bois à pulpe destiné à l'exportation. Cette assertion peut induire en erreur, parce que la fabrication du papier avec de la pâte de bois a coûté de l'argent et que cette somme d'argent doit être déduite des millions en question.

L'honorable M. CASGRAIN : Nos travailleurs reçoivent cette somme en salaires.

L'honorable M. EDWARDS : Nous pouvons avoir au Canada des travailleurs en leur payant de petits salaires, et je prétends que vous privez les cultivateurs et les petits marchands de bois du Canada de ce marché pour la vente de la petite quantité de bois qu'ils ont à vendre, et que ce serait leur nuire injustement. J'espère que jamais ce gouvernement-ci n'adoptera une pareille politique. Instruisez le peuple non pas d'après le principe mesquin de la protection en disant aux gens ce qu'ils doivent faire entre eux en faisant des affaires; mais enseignez-leur à conserver une de nos plus grandes resources, à conserver nos forêts. En les conservant, ils conserveront nos forces hydrauliques, et tôt ou tard le Dominion en tirera un bénéfice qu'aucun Canadien ne peut prévoir aujourd'hui. Enseignez au peuple canadien à conserver ce qu'il a; mais, non pas en l'opprimant par la protection. Enseignez-lui à conserver nos forêts comme vous lui enseignez à cultiver la terre, et vous rendrez un service incalculable au Canada.

L'honorable M. McMULLEN propose l'ajournement du débat jusqu'à mardi prochain.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Pourquoi ajournez-vous la discussion de cette question? La motion est restée longtemps inscrite dans le cahier des avis et nous devrions en disposer de quelque manière.

L'honorable M. McMULLEN : Elle n'a été présentée qu'aujourd'hui, et je désire étudier la question avant de la discuter. J'ai attendu pour voir si quelque membre du Sénat continuerait la discussion ; mais comme personne n'a pris la parole, j'ai proposé l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

LE JUGE DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

INTERPELLATION.

L'honorable M. COMEAU (en l'absence de l'honorable M. Choquette) demande :

L'honorable M. Cassels, récemment nommé juge de la cour d'Echiquier du Canada, parle-t-il français et connaît-il le droit civil de la province de Québec?

2. Si non, le gouvernement se propose-t-il de nommer un second juge de la dite cour qui sait l'anglais et connaît le droit civil de la province de Québec afin que les citoyens canadiens français soient mis sur le même pied que les citoyens canadiens-anglais devant tous les tribunaux du pays, tel que prescrit par la constitution?

L'honorable M. SCOTT : M. Cassels, je crois, est né dans la ville de Québec, et nul doute que dans sa jeunesse, il parlait couramment le français. Durant plusieurs années, il a vécu à Toronto, et il est probable qu'il ne sait pas aussi bien le français qu'il le savait autrefois. J'ai remarqué qu'en réponse à l'adresse que lui a présenté le barreau de Montréal, il a exprimé l'espérance qu'à la prochaine fois qu'il parlera à ses membres, il leur parlera dans leur langue. Ceux-ci ont paru satisfaits de cela et n'ont pas critiqué la manière dont il a parlé de ses connaissances de la langue française. J'ignore s'il connait le droit civil de la province de Québec, mais il est un homme de talents, et je n'ai aucun doute qu'il apprendra bien vite ce droit civil. Il n'est pas question de nommer un autre juge.

EDITION FRANÇAISE DU RAPPORT DE LA FERME EXPERIMENTALE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. COMEAU (en l'absence de l'honorable M. Choquette demande :

1. Le gouvernement sait-il que le rapport des fermes expérimentales pour 1906 n'est pas encore publié en français? Si oui, quels moyens se propose-t-il de prendre pour hâter cette publication et prévenir semblable retard à l'avenir?

L'honorable M. SCOTT : J'ai sous la main un exemplaire français du rapport de la ferme expérimentale qui a été publié durant l'été de 1907. Il a été fait jusqu'à l'année 1906. Le dernier rapport du département n'a été présenté qu'à cette session-ci de la Chambre des communes. Il a été traduit et il est maintenant entre les mains de l'imprimeur.

SOUMISSIONS POUR LA FOURNITURE DE LA FERRONNERIE DE L'INTERCOLONIAL.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BOLDUC (en l'absence de l'honorable M. Landry) demande :

Le gouvernement, pendant la dernière année fiscale, a-t-il demandé des soumissions pour la fourniture de toute la ferronnerie qu'il a achetée pour l'usage de l'Intercolonial, de Lévis à Sainte-Flavie?

Qui a soumissionné?

Qui a obtenu le contrat et pour quel prix?

Si des soumissions n'ont pas été demandées, qui a fourni au gouvernement les articles de ferronneries qui ont été achetés pour l'Intercolonial, de Lévis à Sainte-Flavie?

L'honorable M. SCOTT : Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. La seule ferronnerie commandée par le département durant l'exercice financier 1907-08 entre les endroits mentionnés, était destinée à un petit pont à Trois-Saumons. Des soumissions avaient été demandées pour cet ouvrage.

2. La Dominion Bridge Company, Montréal, Québec.

3. La Dominion Bridge Company, Montréal, Québec.

BROSSES POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BOLDUC (en l'absence de l'honorable M. Landry) demande:

Qui a fourni au gouvernement les brosses qui ont été achetées pour l'usage de l'Intercolonial?

Est-ce à la suite de soumissions demandées que ces achats ont eu lieu?

Qui a soummissionné et pour quel prix le contrat a-t-il été accordé?

L'honorable M. SCOTT : Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. Les brosses ont été vendues au chemin de fer par MM. Hector Lamontagne et Cie, Montréal ; Robert Carrier, Lévis; A. M. Bell et Cie, Halifax, et L. S. Macoun, Ottawa.

2. Oui.

3. Les personnes suivantes ont soumissionné : Hector Lamontagne et Cie, Montréal ; Cragg Bros. & Co., Halifax ; Caverhill, Learmonth & Co., Montréal ; A. M. Bell & Co., Halifax ; L. S. Macoun, Ottawa ; A. Prud'homme et Fils, Montréal.

Des contrats ont été accordés aux prix suivants :

A Hector Lamontagne et Cie : brosses pour le lavage des wagons, à $8 la douzaine; pinceaux plats pour artistes, de 2½ pouces, à 65 sous la douzaine; blanchissoirs, à $1.40 par douzaine; pinceaux plats pour artistes, ¾ pouce, à 85 sous la douaine; brosses à laver les planchers des wagons, à $2.80 la douzaine.

A Robert Carrier : Epoussettes de comptoirs, à $2.10 par douzaine ; pinceaux ronds, à $11.25 la douzaine; pinceaux étroits,plats, $12.96 la douzaine; pinceaux plats à $5.40 la douzaine; pinceaux plats, à $2.70 la douzaine; pinceaux ronds pour artistes, à 30 sous la douzaine; pinceaux ronds pour artistes, à 34 sous la douzaine.

A A. M. Belle & Co.: Brosses à plancher, à $1.20 la douzaine; brosses à poêles, à $1.40 la douzaine; brosses à batterie électrique, à $1.95 la douzaine; pinceaux à vernis, 1 pouce, $1.65 la douzaine; pinceaux à vernis, 1½ pouce, à $2.80 la douzaine; époussettes de peintres, à $4.85 la douzaine; pinceaux à peinture, gris et blancs, à $12.75 la douzaine; époussettes à fenêtres, n° 2, à 57 sous; n° 3, à 70 sous; n° 4, à 85 sous; n° 5, à 95 sous; n° 6, à $1.30; n° 7, à $1.40; n° 8, à $1.05; n° 9, à $2.10; n° 10, à $2.65.

A. L. S. Macoun : Plumeaux en plumes de dinde, à $2.25 la douzaine; pinceaux à vernis, ovals, à $8.50 la douzaine; pinceaux à peinture, ronds, à $9 la douzaine; pinceaux à impression (stencil), n° 3, à $1 la douzaine; pinceaux à impression (stencil), n° 4, à $1.30 la douzaine; pinceaux à impression (stencil), n° 5, à $1.60 la douzaine; pinceaux à impression (stencil), n° 6, à $1.90 la douzaine; pinceaux à impression (stencil), n° 7, à $2.50 la douzaine; pinceaux à impression (stencil), n° 8, à $3 la douzaine.

DEFRICHEMENT AUX FORTS DE SAINT-JOSEPH DE LEVIS.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BOLDUC (en l'absence de l'honorable M. Landry) demande:

Qui a obtenu le contrat pour le défrichement du terrain situé en face des forts n° 1 et n° 2 de Saint-Joseph de Lévis?

A quel prix?

Est-ce à la pièce, à la verge carrée, ou à l'acre?

Qui a été nommé pour surveiller et accepter l'ouvrage?

A quel salaire?

L'honorable M. SCOTT : Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur;

1. M. M. Gosselin.

2. $3.75

3. A l'entreprise.

4. M. L. J. Mathieu, commis des travaux publics, Québec.

5. M. Mathieu, qui est un fonctionnaire permanent du département et reçoit un traitement de $1,500, et n'a reçu aucune rémunération supplémentaire pour la surveillance des travaux.

LA CONSTRUCTION DES NAVIRES AU CANADA.

INTERPELLATION.

L'honorable M. DOMVILLE :

Appelle l'attention du gouvernement sur l'à propos d'aider, par un octroi, les industries de la construction des navires au Canada, et il demandera si le gouvernement a pris la question en délibération ou s'il se propose de le faire?

Il dit : Je viens d'une province où l'on construit des navires, du Nouveau-Brunswick, voisin de la Nouvelle-Ecosse, dont les principales industries ont été, durant plusieurs années, la construction des navires et l'exploitation des forêts. Elles construisirent leurs bâtiments, prirent leurs équipages parmi leurs habitants et les firent naviguer sur la mer. Les salaires qui leur étaient payés revenaient à ces provinces, et chaque navire naviguant sur la mer donnait un revenu à ces provinces.

Lorsque furent construits les premiers navires en fer la construction des navires en bois cessa, et ces provinces cherchèrent à créer une nouvelle industrie pour remplacer celle qui était disparue et maintenir la position commerciale des provinces maritimes. Je demanderai qui pourra faire renaître cette industrie? Nous ne nous opposons pas à ce qu'il soit dépensé beaucoup d'argent pour le Nord-Ouest. Nous ne pouvons point dire que l'Ouest ne doit pas être développé. Mais d'autre part les provinces maritimes doivent s'occuper de leur situation actuelle et de leur avenir. Nous sommes naturellement portés à demander au gouvernement s'il construira chez nous des quais, s'il fera creuser nos ports et nos rivières. Chaque navire qui vient chez nous prendre une cargaison, laisse une certaine quantité d'argent comme péage; mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit pour nous. Nous songeons à l'avenir. Parlons du chemin de fer Transcontinental. Nous payons tous notre quote-part pour sa construction. On discute la construction du canal de la baie Georgienne, et sans doute l'entreprise est des plus importantes pour l'avenir du pays. Nous allons contribuer pour notre part à la réalisation de ce projet. On doit construire le chemin de fer de la baie d'Hudson qui devra servir à transporter le caribou et toutes sortes de gibier. Nous ne nous opposons pas à cela.

L'honorable M. PERLEY : Il servira à transporter le blé.

L'honorable M. PERLEY : Où ce blé sera-t-il transporté?

L'honorable M. PERLEY : En Angleterre.

L'honorable M. DOMVILLE : Nous ne nous opposons pas à cela; mais nous croyons qu'une législation devrait être faite à notre avantage, si nous pouvons parler ainsi, dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. La Nouvelle-Ecosse a bénéficié de primes accordées pour son acier, pour son fer et pour son charbon. Voilà un pas de fait dans la bonne voie; mais nous voulons quelque chose de plus avantageux pour nous : la construction des navires. Nous pouvons construire des navires en bois qui rivaliseront avec ceux de n'importe quel pays du monde. Le Marco Polo a été construit à Saint-Jean, et pas un navire ne peut lui être comparé. Mais à mesure que le commerce s'est éloigné de nous, à mesure que les vaisseaux en fer furent construits, nous avons beaucoup souffert, et nous voulons, si cela est possible, reprendre notre suprématie dans la construction des navires. Les usines qui produisent le fer peuvent laminer les plaques et les différentes pièces qui entrent dans un vaisseau moderne, et nous voulons construire à Halifax ou à Saint-Jean des navires comme on en a construit à Belfast, en Irlande. Il n'y avait pas là de mines de fer. On a apporté tous les matériaux à Belfast, on y a construit des bâtiments et on les a fait naviguer sur la mer. Nous pourrions faire la même chose. Nous pourrions importer nos matériaux d'Angleterre, mais nous serions assujétis au tarif imposé sur ces matériaux et nous serions obligés de payer le transport de la mère patrie au Canada, et nous n'aiderions pas à développer notre industrie locale, parce que nous ne pourrions employer du fer produit au Canada. Nous voulons être mis sur le même pied à ce sujet. Je dis qu'il devrait être fait quelque chose dans ce sens-là sous forme de subvention ou de boni—" boni " est un bon mot—et nous serions mis sur le même pied que l'Angleterre et les pays étrangers, et nous construirions au Canada des bâtiments à aussi bon marché que dans les vieux pays. Nos bâtiments pourraient transporter nos produits, et nous instruirions et paierions des matelots. Cela rendrait service à l'empire au cas où il serait nécessaire d'aider à la mère patrie en lui permettant de se procurer des matelots pour monter ses bâtiments. Nous pourrions lui fournir de hardis marins comme nous avons eu l'habitude d'en avoir, comme ceux que produisit l'Angleterre pour combattre les pirates espagnols de l'Amérique du Sud. pour lancer nos matelots dans de pareilles expéditions, si l'occasion s'en présentait.

L'honorable M. LOUGHEED : Comme pirates?

L'honorable M. DOMVILLE : Oui, si vous le voulez. Nous ne blâmons pas le gouvernement. Nous ne nous sommes pas occupés du dernier gouvernement et nous

sommes satisfaits de ce que fait le gouvernement actuel; mais cela est étranger à la prospérité des provinces maritimes. Des gouvernements disparaissent et d'autres les remplacent. Le sol reste, et nous devons avoir des industries qui lui conviennent. En raison de la distance on ne pourrait fabriquer les matériaux requis à la tête du lac Supérieur, à Fort-Francis, par exemple, où je suis allé l'autre jour. J'ai remarqué que le charbon se vend à $3.25 la tonne, livré à Fort-Francis. Il y a là des mines de fer et de hauts fourneaux. Nous ne pourrions payer le fret à partir de Saint-Jean pour faire de la concurrence, mais nous demandons au gouvernement de prendre la chose en considération pour savoir s'il ne pourra pas nous aider à faire revivre une ancienne industrie. La chambre de commerce de Saint-Jean m'a envoyé une communication, qui est datée du 30 avril et qui se lit comme suit :

Saint-Jean, Nouveau-Brunswick,
20 avril 1908.

M. le sénateur Domville,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint une copie d'un rapport *re* construction des navires en acier au Canada, soumis à la commission par M. George Robertson comme notre représentant dans la délégation envoyée, il y a deux ans, auprès du gouvernement.

Espérant que cette copie pourra vous être utile.

J'ai l'honneur d'être votre tout dévoué,
W. E. ANDERSON,
Secrétaire

Au président et au conseil de la
Chambre de commerce de Saint-Jean.

Messieurs,—Conformément à ma nomination comme délégué chargé de rencontrer à Ottawa la délégation représentant tous les intérêts des constructeurs de navires du Canada, en vue de se rendre auprès du ministère fédéral et de tâcher d'obtenir une prime pour assurer la construction de navires en acier sur une base lucrative et permanente, j'ai l'honneur de faire rapport de la manière suivante:

Que le 22 mars la délégation se réunit à Ottawa et fut reçue par le ministre des Finances et les autres membres du cabinet. Les messieurs suivants étaient présents à la réunion: l'honorable M. Fielding, l'honorable sir William Mulock, l'honorable M. Fitzpatrick, l'honorable M. Emmerson, l'honorable M. Préfontaine et l'honorable sénateur Power, d'Halifax, M. Roche, M.P., d'Halifax, M. Carney M.P., d'Halifax, et M. Johnston, du Cap-Breton. Les délégués suivants étaient présents: Le maire Scharfe, de Darmouth, M. DeWolfe, d'Halifax, M. Allison, d'Halifax, l'échevin Johnston, d'Halifax, M. Bertram, d'Halifax, l'échevin Johnston, d'Halifax, M. Bertram, de Toronto, M. Nicol, de Toronto, M. Clergue, du Sault-Sainte-Marie, M. Robertson, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

M. DeWolfe, d'Halifax, a présenté les membres de la délégation aux ministres et a parlé des efforts qu'Halifax faisait pour établir un chantier de construction de navires dans cette ville. Il a parlé aussi d'une maison anglaise qui désire s'occuper d'une manière sérieuse du projet à la condition que le gouvernement accorde un boni pour aider l'entreprise. Halifax a promis une subvention en argent de $100,000. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a promis pour la même fin $100,000 et Darmouth $100,000. Une compagnie provisoire a été formée, et la somme de $30,000 a été souscrite pour promouvoir l'entreprise, et un emplacement très vaste et très bien approprié a été acheté pour le chantier. M. DeWolfe a traité à fond la question et il a rappelé les efforts qui ont été faits autrefois pour faire revivre l'industrie en question. Il a dit que rien n'avait été fait à cause de la divergence d'opinions qui existait entre les constructeurs de navires des grands lacs et ceux qui projetaient d'établir un chantier de construction dans un port de mer canadien. On prétendit qu'il serait fait dans les ports des provinces maritimes une concurrence plus forte que sur les grands lacs par les chantiers depuis longtemps établis dans la Grande-Brtagne et que durant les premières années de son existence, au moins, un chantier de construction canadien devrait être aidé au moyen d'une prime de tant par tonne par le gouvernement fédéral. Il a déclaré que les délégués des ports des lacs et des provinces maritimes étaient entendus pour demander au gouvernement un boni de $6 par tonne de matière brute durant dix ans pour aider au Canada à la construction des bâtiments en acier.

Les membres du cabinet ont manifesté le grand intérêt qu'ils prennent dans l'entreprise, et entre autres questions qui furent posées, le ministre des Finances demanda si les matériaux qui seraient employés dans la construction des navires seraient des matériaux canadiens ou en partie canadiens: MM. Britain et Nicol, constructeurs de navires, de Toronto, répondirent à ces questions. Ils dirent que jusqu'à présent les plaques d'acier avaient été importées, mais qu'il n'y avait pas de raison pour qu'elles ne fussent pas produites et fabriquées au Canada, parlant surtout des avantages qu'offre pour des travaux de ce genre le Cap-Breton. Je comprends, par les renseignements qus ces messieurs ont donnés, que peu de temps après que l'entreprise aura été commencée sur une base payante, tous les matériaux qui entreront dans la construction des bâtiments en acier pourront être produits et fabriqués au Canada.

M. Clergue, du Sault-Sainte-Marie, a aussi fait un discours intéressant et a traité la question en se plaçant à pluseiurs points de vue.

L'échevin Johnston, d'Halifax, a fait un discours intéressant. Il a parlé de la position splendide que sa province occupa lorsqu'y prospérait l'industrie de la construction des bâtiments en bois. Il a dit qu'il croyait que l'établissement de chantiers de construction de bâtiments en fer dans les provinces maritimes contribuerait à garder au pays les jeunes hommes, et serait une des choses qui favoriseraient le plus les provinces maritimes en particulier et le Dominion en général.

Ceux qui ont parlé ainsi ne sont pas des hommes de paille. Ce sont les principaux citoyens d'Halifax. Ils disent qu'ils engageront de l'argent dans l'entreprise et ils reconnaissent que cette industrie mérite leur appui et leur encouragement. Ils demandent une somme peu considérable pour les mettre sur le même pied que les étrangers, et ils indiquent que cette industrie fera prospérer le pays, ajoutant : " Comme autrefois, nous allons sillonner les mers, avec une flotte canadienne portant des produits canadiens."

Voilà ce que dit l'Est. Voyons maintenant ce que dit l'Ouest. Voyons Ontario. Il y a à Collingwood une maison, qui porte, je crois, le nom de Long. J'ai reçu de M. Long, une lettre. Il est venu ici, l'autre jour, et il m'a prié d'exposer ses vues à la Chambre relativement à la question. La lettre se lit comme suit :

L'importance nationale de l'industrie de la construction des bâtiments ne peut être trop vantée à cete phase du développement des ressources du Canada. L'avenir du Canada est assuré. Les grandes plaines fertiles situées à l'ouest du lac Supérieur offrent un asile à des millions de colons, et l'accroisement de la population et de la production annuelles prouve que l'offre n'a pas été refusée. Une vaste étendue de terrains en culture signifie de grandes quantités de céréales destinées à être transportées vers l'Est, et une grande population dans la zone fertile de l'Ouest demandera une grande quantité d'articles fabriqués dans l'Est. La nation maintenant roit savoir comment trouver les moyens les meilleurs et les plus économiques pour transporter les produits à destination. Un coup d'œil jeté sur la carte du Canada nous indique immédiatement la grande voie fluviale qui s'étend de la mer à la tête du lac Supérieur comme le débouché du trafic venant de l'Ouest ou destiné à être transporté dans l'Ouest. Le Canada doit s'éveiller aujourdh'ui à l'idée de faire le transport de ses marchandises par ses voies nautiques. La marine marchande du Canada n'est ni suffisante ni digne du pays, et maintenant qu'on demande une augmentation de notre tonnage, il est temps pour les hommes d'Etat canadiens de faire tout en leur pouvoir pour aider à la construction d'une marine canadienne digne de l'avenir que nous croyons tous que la Providence nous réserve si nous voulons travailler avec sagesse et fidélité. Jusqu'à présent, pour remplir les commandes données pour de nouveaux bâtiments, les capitalistes canadiens achetèrent des bâtiments en Angleterre et aux Etats-Unis, et comme nous le savons, les différents spécimens qu'ils achetèrent ajoutèrent bien peu de prestige à notre marine marchande. Notre argent a été dépensé dans des pays étrangers, nos habiles mécaniciens et nos industriels cherchent de l'emploi là où une pareille main-d'œuvre est dedemandée, et conséquemment l'augmentation de la population, le développement de l'industrie et l'accroissement de la richesse du pays sont retardés. Est-ce là le bon moyen de jeter les fondements d'une nation? Est-ce la politique qu'appliquent l'Angleterre, l'Allemagne, la France, les Etats-Unis ou d'autres nations? Sommes-nous satisfaits des vaisseaux de rebut des marines anglaise et américaine? Allons-nous encore consentir à laisser nos grandes eaux servir à recevoir les déchets des autres nations? On entend souvent dire qu'il est nécessaire d'empêcher d'entrer dans notre pays des immigrants dégénérés au point de vue physique et moral. Pourquoi n'adopterions-nous pas la même politique au sujet de l'importation des bâtiments? Les meilleurs ne peuvent pas être trop bons pour notre commerce. Pourquoi permet-on non seulement l'importation de bâtiments de deuxième ordre mais encore encourage-t-on cette importation? Tant qu'un vaisseau peut flotter sur l'eau, doit-il être considéré suffisamment bon pour le commerce canadien? Après avoir servi et s'être usé non pas honorablement au service de notre pays, mais après s'être usé au service des étrangers, doit-il venir chercher une tombe dans nos eaux? Les bâtiments anglais entrent au Canada en franchise, et nous prétendons que les bâtiments canadiens doivent entrer en franchise dans les ports américains pour y subir des réparations. Quel est le résultat? L'industrie de la construction des bâtiments au Canada, qui donnent de grands profits, a diminué et n'est même plus rien du tout. Nous sommes heureux de payer le droit douanier sur toute la matière brute importée pour des vaisseaux nouveaux ou pour des travaux de réparation, et nous permettons aux Etats-Unis d'imposer un droit de 50 pour cent sur tous les travaux de réparation faits aux bâtiments américains dans les chantiers canadiens; et cependant nous espérons prospérer. Le résultat est évident; les constructeurs de bâtiments canadiens ne peuvent combattre avec succès une concurrence aussi manifestement injuste. Bien que les bâtiments construits au Canada soient d'une plus grande valeur que ceux qui sont importés, et conviennent bien mieux au trafic des lacs, les expéditeurs refusent d'acheter ces bâtiments et en achètent d'autres à l'étranger. Nous avons été on ne peut plus conciliants vis-à-vis de nos voisins. Il est temps maintenant que chaque Canadien considère la question au point de vue national et proteste contre cette grave injustice et demande la protection sous quelque forme que le pays puisse l'obtenir.

Voyons d'abord que la règle que les Etats-Unis nous applique leur soit appliquée. Si les propriétaires de bâtiments américains doivent payer 50 pour cent sur les réparations faites dans les ports canadiens, il faut que les propriétaires canadiens paient 50 pour cent sur les réparations faites à leurs vaisseaux dans les ports américains. L'ouvrage canadien doit être fait sur le sol canadien quand cet ouvrage peut être fait ici avec tous les avantages et toute la perfection possibles. Quand le patriotisme n'émeut plus un homme, il est temps qu'on jette l'émoi dans sa bourse. Quoi qu'il en soit, le gouvernement pourrait facilement mettre les constructeurs canadiens sur le même pied, au point de vue de la concurrence, que les constructeurs anglais en leur faisant sur les nouveaux travaux de construction un rabais suffisant pour couvrir la somme payée pour le transport et la douane sur la matière première importée de la Grande-Bretagne. De

cette manière surgirait bientôt une grande industrie sur les lacs et les rivières de la côte de l'Atlantique, à la tête du lac Supérieur, et, dans cinquante ans, les bâtiments canadiens seraient nôtres, et notre marine marchande ne serait inférieure à aucune marine du monde. Quelqu'un peut faire remarquer que nos chemins de fer transcontinentaux étendent rapidement leurs réseaux à travers le continent et il peut demander de quels nouveaux moyens d transport nous avons besoin? Ces lignes sont très utiles pour l'Ouest, et presque toutes méritent toute l'aide et tout l'encouragement que leur donne le gouvernement; mais des hommes bien pensants, qui songent à notre avenir, comprennent qu'à moins que nos voies nautiques livrent passage à des bateaux de première classe, le pays ne sera pas dans une meilleure position que le géant dont un organe vital est paralysé. Les frais de transport sur les lacs n'égalent qu'une faible partie des frais de transport par chemins de fer et, ne sont environ que d'un huitième de ceux-ci, et, comme la nature nous a dotés abondamment de voies nautiques aussi magnifiques que celles que nous possédons, il est scandaleux, au point de vue national, de ne pas y avoir établi une flotte de bâtiments capables de transporter rapidement et économiquement tous les produits qui doivent être transportés, et cette flotte devrait être canadienne, devrait être construite au Canada et possédée par des Canadiens. En accordant une protection et une aide suffisantes à l'industrie de la construction des bâtiments, on pourrait facilement arriver à ce résultat. Le gouvernement emploie des hommes et de l'argent pour engager les étrangers à immigrer dans notre pays. Est-ce qu'une pareille industrie n'aurait pas pour effet d'attirer sur nos rivages la meilleure classe d'immigrants? Ce qui plaçt à l'en ant ne plaît pas l'homme mur. Le Canada est sorti de ses langes et réclame maintenant la position et les privilèges dont jouit une nation. Qu'il envisage donc la question comme une nation, et qu'il ne permette pas que ses intérêts souffrent plus longtemps, mais que ses hommes trouvent chez eux du travail, que ses capitaux soient engagés dans des placements de premier ordre et que son génie industriel puisse s'exercer avec des chances de succès sur son territoire. Que le pays déclare que l'homme qui va à l'étranger chercher ce dont il a besoin et, pour économiser une bagatelle ne trouvera pas dans la marine du Canada une place pour les bâtiments désemparés et dangereux qui sont considérés comme impropres au commerce d'une autre nation.

Je crois que cela règle toute la question. J'espère que mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie considérera favorablement la question. Je crois qu'il est maintenant persuadé que la question mérite d'être considérée. Les gens des provinces maritimes aimeront à savoir que j'ai attiré l'attention du gouvernement sur cette question, et j'espère que le gouvernement comprendra que je ne l'ai pas fait d'une manière hostile. Je lui ai demandé simplement de considérer ce qu'il peut faire en la matière.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Avec toute la Chambre, j'ai écouté, avec un grand intérêt, mon honorable ami. Lorsque je l'ai connu pour la première fois, il était un commandant distingué dans la cavalerie plutôt qu'un hardi pirate; mais je crois que son génie varié lui permet d'être aussi fort dans une sphère que dans une autre. La question qu'il a soulevée est sans doute une question qui mérite et recevra la considération du gouvernement. Par contre, je lui ferai remarquer que la réalisation du projet ne peut être entreprise à la hâte. Il faudrait d'abord être bien convaincus que sa réalisation favoriserait les intéressés dont il a parlé, et que tout porte à faire croire qu'il y a des chances de succès pour la création d'une pareille industrie au Canada. Une des excellentes raisons qu'il a données pour attirer l'attention du gouvernement, c'est que les constructeurs de navires sont ici considérablement paralysés par les droits douaniers élevés imposés sur une grande partie des matériaux employés dans la construction des bâtiments. Sans vouloir engager la responsabilité du ministre des Finances sur ce point, je dirai que, à mon sens, cette question mérite d'être considérée et que tous les avantages doivent être donnés pour permettre l'entrée en franchise de la matière première destinée à la construction des vaisseaux. Quant à ce qu'il a dit relativement à l'aide qui doit être donnée aux provinces maritimes, il peut y avoir deux opinions à ce sujet. Je ne crois pas qu'elles soient oubliées dans la distribution des faveurs pour le moment.

L'honorable M. DOMVILLE : Le très honorable sénateur pense à la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Mon honorable ami fait remarquer que je pense surtout à la Nouvelle-Ecosse. Je parle d'une manière générale. En tout cas, si nous regardions au compte du passif et au compte de l'actif, nous verrions que le gouvernement actuel n'a pas oublié les justes réclamations des provinces maritimes. Quoi qu'il en soit, cela

pourrait nous entraîner dans une trop longue discussion. Tout ce que je puis dire, c'est que je comprends qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention de mes collègues sur la question qui a été soulevée. Il s'agit évidemment d'un octroi d'argent qui relève plutôt de la Chambre-Basse que de la Chambre-Haute, et conséquemment, il doit être satisfait de l'assurance que je lui donne de faire connaître ses observations au conseil des ministres.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Est-ce qu'il n'est pas fait aux constructeurs de vaisseaux une remise des droits douaniers payés sur les articles qui entrent dans la construction des bâtiments?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Comme mon honorable ami le sait, on a prétendu et avec quelque raison, que cela ne couvre pas tout le montant des droits payés, comme l'entendent les autorités douanières. C'est là une question de détail, et comme mon honorable ami le sait probablement, je devrai m'adresser au département dont cette chose relève.

LE PHARE FLOTTANT DE L'ILE ROUGE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. BOLDUC (en l'absence de l'honorable M. Landry) demande :

Combien a annuellement coûté l'entretien du phare flottant de l'Ile Rouge pendant les années 1905, 1906 et 1907?

L'honorable M. SCOTT : Voici la réponse que j'ai reçue du département :

1904-5..	$ 6,935 90
1905-6..	22,715 44
1906-7..	5,123 75

Les dépenses sont considérables pour 1905-6 parce que la somme de $14,260 a été dépensée pour des réparations.

RAPPORTS EN RETARD.

L'honorable M. FERGUSON : Avant l'appel du jour, je désire savoir du leader de la Chambre s'il est prêt à déposer sur le bureau de la Chambre plusieurs rapports que j'ai demandés il y a plus d'un mois. J'en ai demandé un le 27 mars. J'ai demandé un renseignement relatif à la protection qui doit être donnée au public aux croisements à niveau de chemins de fer. J'ai demandé, le 9 avril, le nombre des personnes tuées ou blessées tel qu'indiqué par les livres de la commission des chemins de fer, durant trois années, mentionnant en détail les chemins de fer où les accidents ont eu lieu. J'ai demandé, le 9 avril, une liste, qui pouvait être fournie par la commission des chemins de fer, de tous les chemins de fer sous le contrôle de la Commission au Canada. Je suis certain que ces deux derniers rapports pourraient être préparées dans une demi-heure par un employé qui aurait les dossiers devant lui. J'ai remarqué que lorsque l'honorable sénateur de DeSalaberry a demandé un rapport le 28 janvier, il a été produit le jour suivant.

L'honorable M. SCOTT : Peut-être. Quelques départements sont encombrés de demandes de rapports, et il leur faut employer des fonctionnaires surnuméraires pour les préparer.

L'honorable M. FERGUSON : Je crois que ce sont les trois seuls rapports demandés à la commission des chemins de fer.

TROISIEME LECTURE D'UN BILL.

Bill (JJ) intitulé : "Bill pour faire droit à Edith May Gilmour".—(L'honorable M. Perley.)

DEPENSES DU SENAT.

L'ordre du jour appelle :

Prise en considération du message de la Chambre des communes demandant à la Chambre du Sénat un rapport indiquant les dépenses, à part l'indemnité, du Sénat, pour les sessions 1905, 1906 et 1907, respectivement (l'honorable M. Scott.)

L'honorable M. POWER : A la demande de l'honorable secrétaire d'Etat, j'ai l'honneur de proposer une résolution que l'honorable leader de l'opposition a consenti à seconder ; mais je vois qu'il n'est pas à son siège. Peut-être l'honorable sénateur de Hastings voudra-t-il le remplacer comme secondeur ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Je vous donnerai une réponse quand je saurai ce dont il s'agit.

L'honorable M POWER : C'est une question importante. La Chambre des Com-

munes a demandé des détails relatifs à nos dépenses et c'est un sujet qui, à mon sens, devrait être discuté avec soin. Nous devons répondre à son message et nous devons le faire après l'avoir étudié avec discernement. Je propose donc que les honorables sénateurs Lougheed, Landry, Young, Tessier et le proposant forment un comité pour faire un rapport au Sénat de la réponse à faire au message de la Chambre des Communes relativement aux dépenses du Sénat pour les sessions de 1905, 1906 et 1907 respectivement.

L'honorable Sir MACKENZIE BOWELL: Je n'ai pas d'objection à seconder cette motion si l'honorable sénateur croit que c'est le meilleur moyen de procéder. Je lui demanderai s'il a pris la peine d'étudier les précédents relatifs à cette question. Je vois que dès 1884, le 28 mars, un pareil ordre fut demandé par la Chambre des communes sur une motion faite par une personne qui s'est occupée attentivement des dépenses de cette Chambre-ci. Je veux parler de l'honorable sénateur de Wellington-nord. Cette motion est restée insérée quelque temps dans les journaux de la Chambre des communes de cette date, et à la page 302, vous verrez ce qui a été fait à cette époque. Je n'ai vu aucune allusion à cela qu'en mars 1890, lorsque fut faite une pareille motion et la résolution suivante fut adoptée par le Sénat:

Qu'un message soit envoyé à la Chambre des communes pour l'informer que le Sénat, en réponse à son message priant Leurs Honneurs de permettre aux officiers en charge de la papeterie et des comptes contingents du Sénat de comparaître devant le comité des comptes publics de cette Chambre, à sa prochaine séance, afin de donner des renseignements au sujet de la distribution de la papeterie et des dépenses contingentes telles que portées aux pages 2, 17 et 18 du rapport de l'auditeur général, sur les comptes de crédits pour l'exercice expiré le 30 juin 1889, et d'apporter avec eux tous les dossiers concernant les item.

Que toutes matières relatives à l'économie intérieure du Sénat sont sous le contrôle et la surveillance de son comité des dépenses contingentes, sauf l'approbation du Sénat, que le dit comité s'occupe actuellement d'examiner les comptes et pièces justificatives du greffier, comprenant la distribution de la papeterie et la dépense mentionnée au dit message, et qu'aussitôt que le dit comité aura fait son rapport au Sénat, ce document sera transmis à la Chambre des communes pour l'instruction de son comité spécial des comptes publics.

Hon. M. POWER.

Vous trouverez un compte rendu de ce que fit alors le Sénat dans les débats du 15 mai 1890, page 873. Il paraît que le comité n'agit pas d'une manière bien expéditive en cette affaire. Un rapport fut fait par le comité de la comptabilité, qui remplissait les fonctions que la motion de l'honorable sénateur propose de conférer au sous-comité qu'il a nommé.

Voici ce compte rendu:

L'honorable M. REID propose le cinquième rapport du comité spécial permanent du comité des comptes contingents du Sénat.

Le rapport est reçu et lu au long à la table.

L'honorable M. REID propose que le rapport soit adopté.

L'honorable M. ABBOTT: Les honorables sénateurs se rappelleront que nous avons eu, au commencement de la session, un message de de la Chambre des communes requérant la présence de quelques-uns de nos officiers devant leur comité pour y donner des explications relativement à nos comptes contingents. Il a été entendu de quelque façon que nous devrions nous occuper nous-mêmes de cette affaire.

L'honorable M. REID: Oui, et nous avons promis de lui envoyer notre rapport, et il nous a été demandé de nous hâter et voilà pourquoi nous nous empressons de produire ce rapport.

L'honorable M. ABBOTT: Je dirai que les délibérations de notre comité sont indiquées dans le rapport qui vient d'être adopté, et je propose:

Qu'il soit transmis à la Chambre des communes un rapport transmettant à cette Chambre une copie du rapport du comité des comptes contingents de cette Chambre-ci, adopté aujourd'hui par cette Chambre-ci, appelant l'attention de cette Chambre sur plusieurs articles de ce rapport relatifs aux dépenses casuelles durant l'année dernière.

La motion est adoptée.

Il me semble que si nous nous appuyons sur ce précédent, le comité n'aura qu'à recommander que le rapport du comité des contingents de cette Chambre qui a été présenté au Sénat, il y a quelques mois, soit transmis à la Chambre des Communes. Nous ferons ainsi ce qui fut fait, en 1890, par l'honorable M Abbott, qui était le leader du sénat. Il va sans dire que, à mon avis, la Chambre des communes, en demandant d'étudier minutieusement les dépenses de cette Chambre-ci, réclame un peu plus que ce qui lui est dû, et il est bien évident que le Sénat vint à cette conclusion lorsque M Abbott proposa la résolution que je viens de lire. Puis-je demander à l'honorable sénateur qui à proposé cette résolution s'il désire que le comité

qu'il a mentionné remplisse des fonctions semblables à celles que remplit le comité des dépenses casuelles dans l'occasion dont j'ai parlé, et recommande au Sénat de transmettre à la Chambre des communes en réponse à son message demandant un état de nos dépenses, le rapport qui a été fait par le comité de la comptabilité sur les comptes présentés il y a quelques mois, par ce comité ? Il me semble que ce la manière la plus digne de procéder, à moins que vous ne soyer prêts à admettre que le Sénat est assujéti à tous les examens que voudra faire un comit de la Chambre des communes relativement à la dépense de chaque sou qu'il jugera à propos de dépenser. Si je comprends bien, il est voté, chaque année, une certaine somme pour les dépenses casuelles de cette Chambre, et il est du devoir du Sénat de la dépenser de la manière la plus propre à favoriser les intérêts du Sénat et du public. Aussi je ne suis pas prêt à admettre que la Chambre des communes ait le droit de faire la demande qu'elle a faite. Peut-être l'honorable sénateur de Wellington est-il d'un avis contraire sur cette question, vu qu'il a été un des principaux adversaires de ce corps-ci particulièrement au sujet de ses dépenses.

L'honorable M. FERGUSON : La requête qui vient d'être soumise n'est pas la demande qui fut faite à l'époque à laquelle on a fait allusion. La Chambre des communes demandait alors des détails relatifs à la papeterie et à d'autres choses. Elle demande maintenant l'état de nos dépenses. J'ignore pourquoi elle demande tout cela, puisque tout cela se trouve dans le rapport du Vérificateur général.

L'honorable Sir MACKENZIE BOWELL. Voilà pourquoi j'ai proposé que nous lui transmettions un exemplaire du rapport du Vérificateur général.

L'honorable M. POWER : Relativement à la question posée par l'honorable sénateur de Hastings, je dirai que je n'aimerais pas à devancer le comité. Je dirai cependant que je partage l'avis de l'honorable sénateur, et je dirai, de plus, qu'en se donnant la peine de consulter les précédents à ce sujet, il a mis la Chambre et le Sénat dans l'obligation d'agir. Avec les renseignements sous ses yeux, le comité sera en mesure de faire bientôt un rapport, et j'espère que son rapport satisfera les honorables membres de la Chambre

La motion est adoptée.

BILL MODIFIANT LA LOI DES PRISONS PUBLIQUES ET DE REFORME DANS LA NOUVELLE-ECOSSE.

(EN COMITE.)

La Chambre se forme en comité général pour l'étude du bill (KK) intitulé: " Loi modifiant la loi des prisons publiques et de réforme en ce qui concerne la province de la Nouvelle-Ecosse."

(En comité.)

L'honorable M. POWER : Il y a deux prisons de réforme dans la ville d'Halifax, une connue sous le nom de Protestant Industrial School. Je crois qu'on l'appelle à présent l'Ecole industrielle, et l'autre se nomme le Saint-Patrick's Home. Les dispositions des Statuts revisés, chapitre 148, s'appliquent aux deux ; mais plus au Saint-Patrick's Home, et une des fins de ce bill a pour but d'appliquer à l'Ecole Industrielle quelques-unes des dispositions qui se sont appliquées, durant plusieurs années, au Saint-Patrick's Home. Voilà un des principaux objets du bill. Le bill a aussi pour objet d'apporter certains amendements dont quelques-uns ont été copiés de la loi d'Ontario. Le présent bill, tel que présenté la première fois, a été soumis au département de la Justice, qui l'a étudié quelque peu, avant qu'il eut subi sa deuxième lecture. Depuis qu'il a subi sa deuxième lecture, il a été étudié par les autorités des deux écoles industrielles d'Halifax durant l'ajournement. Le ministère de la Justice et son assistant l'ont étudié de nouveau, et cette nouvelle étude a démontré que certains amendements étaient nécessaires. Je vais prendre la liberté de proposer ces amendements. Je propose que l'article (1) soit modifié par l'addition de ces mots, "excepté lorsque le contexte empêche cette interprétation ". Dans les Statuts revisés cette loi est divisée en plusieurs parties, et la première a pour titre "général," mais

l'expérience a démontré que même les hommes de profession, en consultant les Statuts Revisés, n'ont pas remarqué que les 51 premiers articles de la loi s'appliquent à toutes les parties de la loi, et cet amendement-ci a pour objet d'attirer l'attention sur ce fait-là. Il y a parmi ces 51 premiers articles certaines dispositions discordantes, et c'est pour cela que les mots que j'ai lus devraient être ajoutés à l'article.

La motion est adoptée, et l'article adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 2.

2. Le surintendant de l'école industrielle peut, à toute époque, notifier le maire, le préfet ou l'autre premier magistrat de toute municipalité, qu'aucun prisonnier au delà du nombre déjà en état de détention dans l'école, n'y peut plus être reçu; et après cette notification, il n'est plus prononcé de pareille détention dans cette municipalité jusqu'à ce que le maire, le préfet ou le magistrat ait été notifié de nouveau par le surintendant que l'école est en état de recevoir d'autres prisonniers.

L'honorable M. POWER : Dans toutes les autres écoles de réforme du Dominion pour garçons et filles, l'âge maximum auquel un jeune délinquant peut être condamné à l'internement est de seize ans. Je n'ai jamais pleinement compris—et j'ai généralement bien surveillé la législation à ce sujet—je n'ai, dis-je, jamais su qu'il avait été fait, il y a quelques années à la loi un changement tendant à porter l'âge de 16 à 18 ans. On a constaté que cela ne satisfait pas le public, et discréditait les deux institutions, et cette disposition a simplement pour objet de mettre cette institution sur le même pied que les autres institutions du même genre et de fixer le maximum de l'âge à 16 ans

Le paragraphe est adopté.

Article 3.

3. Si le bureau des directeurs est d'avis qu'un jeune garçon ainsi condamné et détenu à l'école s'est, durant six mois consécutifs, comporté de manière à mériter, par sa bonne conduite, par son application et par son assiduité au travail, qu'on le mette en liberté, sans prolonger davantage sa détention à l'école, et si le juge, le magistrat stipendiaire, le juge de paix ou les juges de paix devant lequel ou lesquels ce garçon a été condamné, ou si le magistrat stipendiaire ou la cour de police de la cité d'Halifax recommande, de concert avec le dit bureau, qu'on donne au jeune détenu un billet de libération, en ce cas, le ministre de la Justice, ou toute personne par lui commise pour délivrer les billets de cette nature, peut en délivrer un à ce jeune garçon à l'effet de lui accorder la jouissance de sa liberté dans la province de la Nouvelle-Ecosse, ou dans telle partie de cette province qui est spécifiée au billet.

L'honorable M. POWER : Il a été nécessaire d'abroger le premier paragraphe de l'article 90, parce que cet article fixait la limite d'âge à 18 ans. 16 sont substitués à 18, et un amendement que je propose tend à demander que l'article 3 soit amendé par la substitution du mot "sentence" au mot "ordre" dans la 15ième ligne du bill. Je propose cet amendement, sur l'avis du département de la Justice, parce que le mot sentence est employé dans toutes les autres lois relatives à ces écoles de réforme, et le département de la Justice désire l'uniformité dans la phraséologie.

L'amendement est adopté, et le paragraphe adopté tel que modifié.

L'honorable M. POWER : Il y a un autre amendement, plus bas, au paragraphe 3. Celui-ci a été jugé excessivement embarrassant. On croit qu'il est suffisant que les directeurs de l'institution, de concert avec le ministre de la Justice, mettent le jeune garçon en liberté, et que la dépense et la difficulté qu'occasionne la comparution du jeune garçon devant un juge ou un magistrat stipendiaire ne sont pas nécessaires, et le département de la Justice ne s'oppose nullement à l'amendement en question. Je propose que tous les mots, dans le paragraphe 3 de l'article 90 projeté, entre les mots "école" de la 30ième ligne et le dernier "le" dans la 34ième ligne, soient retranchés.

L'amendement est approuvé et l'article adopté tel qu'amendé.

Paragraphe 4.

4. Si quelque personne respectable et digne de confiance veut se charger d'un garçon qui a atteint douze ans révolus (condamné en vertu de quelque statut fédéral) et qui s'est comporté de la manière mentionnée au paragraphe précédent, comme apprenti dans le métier ou la profession de cette personne, le surintendant de l'école industrielle peut, du consentement des parents ou du tuteur du garçon ou au nom du bureau des directeurs de l'école, engager ce garçon à cete personne pour toute période qui ne doit pas excéder, sans son consentement, cinq ans à compter du commencement de son incarcération.

L'honorable M. POWER : Cet article est en substance une copie de l'article 65 des

Statuts revisés qui concernent Ontario, et le département de la Justice suggère que, après le mot " personne ", dans la première ligne, les mots suivants soient insérés : " n'appartenant pas à l'église catholique romaine ". Dans la disposition correspondante il est dit, à propos du " St. Patrick's Home " :

Si une personne respectable et digne de confiance, appartenant à l'église catholique romaine . . .

Et le département de la Justice a dit que cette personne doit être mise sur le même pied, et que ces mots-là doivent être insérés.

L'amendement est adopté.

L'honorable M. POWER : J'ai un autre amendement à apporter à cet article. Le bill, tel qu'imprimé, décrète que le jeune garçon ne peut être mis en apprentissage qu'avec le consentement des parents ou du gardien. Les autorités des deux institutions ont, je crois, hésité à faire cela, surtout l' " Ecole Industrielle ". Elles ont dit que souvent le parent ou le gardien était une personne de mauvais caractère qui refuse de donner son consentement et que ces mots devraient être rayés absolument; mais on a cru que ce serait empiéter sur les droits des parents, attendu que les jeunes garçons sont souvent envoyés à ces écoles industrielles pour des fautes légères, pour avoir fait, par exemple, l'école buissonnière. Le fils d'un homme respectable pourrait être envoyé à une pareille institution pour avoir fait l'école buissonnière, et il serait cruel et pénible de mettre l'enfant en apprentissage pour cinq ans sans le consentement de son père. Aussi, cet amendement a été suggéré, et il a été approuvé par le ministre de la Justice, pour régler le cas. Je propose que le paragraphe soit de nouveau modifié par l'insertion après les mots "jeune garçon", dans la neuvième ligne du bill, les mots suivants :

Ou, si le consentement ne peut être obtenu, avec le consentement du magistrat stipendiaire de la ville d'Halifax.

Naturellement si ce consentement est demandé les parents pourront comparaître devant le magistrat stipendiaire pour empêcher que ce consentement soit donné.

L'amendement est adopté et le paragraphe adopté tel qu'amendé.

L'honorable M. BAKER, au nom du comité, rapporte le bill avec quelques amendements qui sont adoptés.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.

SENAT.

Séance du vendredi, 8 mai 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

CELEBRATION DU TRI-CENTENAIRE DE QUEBEC.

INTERPELLATION.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je voudrais savoir si le gouvernement, ou si les organisateurs, à Québec, de la célébration du tri-centenaire qui doit avoir prochainement lieu, ont invité les ex-gouverneurs généraux du Canada et leurs dames, qui vivent encore, à venir prendre part à cette célébration ? Je crois que le nombre de ces ex-gouverneurs vivants est de cinq, et l'invitation de ces ex-gouverneurs serait des plus gracieuses.

L'honorable M. SCOTT : J'ai vu dans la presse qu'une invitation leur avait été envoyée ; mais je n'en ai reçu aucun avis officiel. Je m'en enquerrai très volontiers, et les renseignements requis sur ce sujet devront me venir de Québec. Les commissaires sont autorisés à agir de leur propre mouvement.

MARINE MARCHANDE DU CANADA (BILL).

SECONDE LECTURE.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose la deuxième lecture du bill (NN) intitulé : " Loi modifiant la loi de la marine marchande du Canada."

Ce bill se compose de plusieurs amendements qui ont été préparés par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Comme aucun d'eux n'est très important, il vaudrait mieux les examiner séparément en

comité général. Ils s'appliquent à l'enregistrement des navires, et à certains règlements concernant les capitaines et contremaîtres. Une couple de ces amendements se rapportent aux pilotes. Ces amendements sont nombreux, mais, comme je l'ai dit, leur importance est très faible et ils ne portent aucune atteinte au principe de la loi existante.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

LOI DES LIQUIDATIONS (BILL).

EN COMITE.

La Chambre se forme en comité général sur le bill (144) intitulé : "Loi modifiant la loi des liquidations."

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami peut-il nous dire qu'est-ce qui a motivé cette législation? La loi actuelle soulève-t-elle quelque doute ?

L'honorable M. SCOTT : Dans la dernière ligne de l'article unique du bill l'expression : "la procédure a été faite", est substituée dans l'amendement à l'expression : "la procédure a été prise", sous l'empire de tout bref d'exécution.

C'est évidemment une erreur typographique. Le ministère de la Justice qui a examiné ce bill, a déclaré que l'article 84 de la loi des liquidations qu'il est question de modifier, est emprunté de l'article 66 des Statuts revisés de 1886, chapitre 129. Les reviseurs de 1906 ont divisé cet article en deux paragraphes, de manière qu'il est possible de soulever la question de savoir si la phrase hypothétique : "si avant le paiement au demandeur, etc." s'applique seulement à l'un des paragraphes et l'amendement a pour objet de dissiper ce doute. Il est bien probable que ce paragraphe n'aurait jamais soulevé aucune difficulté; mais il est élucidé par le présent amendement.

L'honorable M. MITCHELL, au nom du comité, rapporte le bill sans amendement.

IMMIGRATION CHINOISE (BILL).

REMISE DE LA DEUXIEME LECTURE.

L'ordre du jour appelle la deuxième lecture du bill (OO) intitulé : "Loi modifiant la loi de l'immigration chinoise."

Hon. sir RICHARD CARTWRIGHT.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon très honorable ami peut-il dire à la Chambre quel est l'objet du bill ? Je constate qu'il n'est pas encore imprimé.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Il sera distribué avant mardi; mais je puis dès maintenant l'expliquer dans ses grandes lignes. Mon honorable ami se rappellera qu'il y a à Sydney, N.-E., un procès par lequel l'on a pu établir que les Chinois, une fois entrés en Canada, peuvent être ensuite difficilement passibles de la déportation, et s'ils préfèrent passer quelques mois en prison, en Canada, aux frais de l'Etat, plutôt que de payer $500 de capitation, ils peuvent rester ici. Le gouvernement se fait seulement autoriser par la présente loi à les déporter dans certaines circonstances. Nous voulons aussi déterminer l'âge auquel les enfants chinois pourront être admis comme étudiants. On a rapporté que des abus étaient commis sous ce rapport, et que des Chinois d'un âge mûr ont, en vertu de la loi existante, assisté aux écoles contrairement aux vœux exprimés avec raison, par les autorités de la Colombie-Anglaise. Telles sont les deux principales modifications introduites dans la loi par le présent bill. Je propose donc que l'ordre du jour soit rescindé et réinscrit sur le bulletin de l'ordre des travaux de mardi prochain.

La motion est adoptée.

RPPORTS EN RETARD ET MOTION D'AJOURNEMENT.

L'honorable M. FERGUSON : Puis-je demander à mon honorable ami, le secrétaire d'Etat, s'il a pris des informations relativement aux réponses dont j'ai parlé, hier ?

L'honorable M. SCOTT ; J'ai donné instruction pour que ces réponses soient envoyées au Sénat le plus tôt possible, et elles ne sont pas encore en ma possession.

L'honorable M. FERGUSON : Non; mais l'honorable leader de la Chambre nous a promis qu'il prendrait des informations pour savoir si les ministères qui peuvent les fournir sont en voie de les préparer ou non

L'honorable M. SCOTT : Mon honorable ami sait très bien que les demandes de réponses ou de rapports ont été, au cours

de la présente session, beaucoup plus considérables que d'ordinaire. Les ministères sont considérablement en arrière dans l'expédition de ce travail, et il est impossible d'y remédier.

L'honorable M. FERGUSON : Les rapports que j'ai demandés doivent tous être faits par la commission des chemins de fer. En sorte que la raison alléguée que d'autres ministères sont occupés également à la préparation de ces rapports, ne saurait s'appliquer au présent cas. Mon honorable ami m'a promis, hier, qu'il prendrait des informations au sujet de ces rapports.

L'honorable M. SCOTT : C'est ce que j'ai fait. J'ai donné des ordres à cette fin et j'ai demandé des explications que je n'ai pas encore reçues.

L'honorable M. FERGUSON : Je crois savoir qu'il y a une raison qui empêche de donner les réponses demandées, et je voudrais savoir définitivement si je dois les obtenir ?

L'honorable M. SCOTT : J'insisterai pour qu'elles soient données.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à mardi prochain, à trois heures.

SENAT.

Séance du mardi, 12 mai 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires journalières de routine.

CHAR PRIVE DES COMMISSAIRES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Un char privé a-t-il été mis à la disposition de messieurs les commissaires du chemin de fer Transcontinental, dont M. Parent est le président?

Combien le gouvernement a-t-il payé pour l'acquisition de ce char?

Combien pour son installation première?

Combien, chaque année, jusqu'à ce jour, pour son entretien et pour ses réparations?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses aux questions de l'honorable sénateur sont comme suit :

1. Les commissaires du chemin de fer Transcontinental ont fait l'acquisition du char " Victoria " transformé en un wagon-bureau d'affaires.

2. $8,000. Les changements faits dans le wagon ont coûté aux commissaires, en 1906-7, la somme de $1,400.

3. Les garnitures, en 1906-7, $3,016.93; les garnitures, en 1907-8, $328.78.

4. L'entretien, en 1906-7, $867.65; l'entretien, en 1907-8, $1,465.60. Les réparations, en 1906-7, $23.25 ; les réparations, en 1907-8, $2,564.67.

Le wagon a été endommagé deux fois sur la route, au cours des années 1907-8, ce qui explique le chiffre élevé du compte des réparations pour ces deux années.

GREVE DES USINES D'ACIER A SYDNEY.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Qui avait charge de la batterie de campagne de Sydney durant la grève des usines d'acier, à Sydney, en 1905?

Combien y a-t-il d'hommes en devoir qui appartenaient à la 17e baterie de campagne de Sydney durant la grève?

Quel est le nombre des hommes payés, et par qui l'ont-ils été? La ville de Sydney, le comté du Cap-Breton, ou le gouvernement?

Combien de chevaux furent employés par la 17e batterie de campagne durant la dite grève?

La compagnie d'acier a-t-elle fourni aucun de ces chevaux, et dans l'affirmative, le nombre de chevaux?

Combien a-t-on payé pour leur louage, et quand et à qui a-t-on payé?

Qui a fourni le fourrage pour les chevaux employés par la 17e baterie de campagne durant la dite grève?

Quelle fut la quantité de fourrage fourni, et à quel taux de la tonne, pour le foin, et combien le minot, pour l'avoine?

La compagnie d'acier a-t-elle fourni des rations pour les hommes de la baterie de campagne de Sydney, et dans l'affirmative, quelle somme fut payée par jour à chaque homme? Dans le cas contraire, qui a fourni les rations, et des soumissions furent-elles demandées?

Si les hommes de la 17e baterie de campagne de Sydney ont été payés par le gouvernement pour leur service durant cette grève, à qui a-t-on envoyé l'argent pour sa distribution aux hommes?

L'individu à qui l'on envoya l'argent pour payer les hommes, est-il celui qui était en com-

mandement de la 17e batterie de campagne de Sydney durant la période de la grève?

Quel est le nombre d'officiers de la 17e batterie de campagne de Sydney qui furent payés pendant la grève? Quel est le nom des officiers sous paie, et combien a-t-on donné à chaque officier?

Si les membres de la 17e batterie de campagne de Sydney furent payés par le gouvernement, à quelle date a-t-on envoyé l'argent? A-t-on payé par chèques? Quel fut le montant?

L'honorable M. SCOTT :

1. (a) Le major W. Crowe et le capitaine D. L. McDonald. (b) 56 de tous rangs.

2. (a) 56 de tous rangs. Le coût total de la grève qui a eu lieu à Sydney-Mines a été de $7,809.09. La municipalité a payé $2,500, et la balance l'a été par le gouvernement fédéral.

3. 26 chevaux.

4 et 5. (a) Non. (b) Les chevaux ont été fournis par les officiers, les officiers non brevetés et soldats qui les montaient, et pour le service desquels ceux-ci ont été payés $1 par jour, et 50 centins par jour ont été payés au major W. Crowe et ce dernier s'est servi de ces 50 cents par jour pour acheter le fourrage requis pour les chevaux.

Allocation payée pour les chevaux, $178; pour le fourrage, $89.

6. (a) Non. (b) H. B. Campbell. (c) Non. Le temps étant trop court.

7. Les chèques ont été expédiés à l'officier commandant du district militaire n° 9, Halifax, dans la malle enregistrée. Cet officier les a ensuite transmis au major Crowe chargé d'en faire la distribution.

8. Non; le major Crowe a été payé pour trois jours de service seulement, savoir du 4 au 6 juillet inclusivement. Il est probable que le capitaine D. L. McDonald a pris alors le commandement et l'a exercé jusqu'au 11 juillet, terme de la période pour laquelle la 17ème batterie a été appelée.

9. (a) Six officiers. (b) :

Le major Crowe, 3 jours de paie	$11 70	
Allocation pour son cheval.	3 00	14 70
Le capitaine D. L. McDonald, solde de 7 jours	19 74	
Allocation pour son cheval.	7 00	26 74
Le lieutenant C. Downing, solde de 7 jours	11 06	
Allocation pour son cheval.	7 00	18 06
Le lieutenant H. G. McLeod, solde de 8 jours	12 64	
Allocation pour son cheval.	7 00	19 64
Le sergent-major F. O'Neil, solde de 19 jours	74 10	
Allocation pour service en campagne	12 00	
Allocation pour son cheval —7 jours	7 00	93 10
Le lieutenant E. C. Thurston, vétérinaire, solde de 8 jours	12 64	
Allocation pour son cheval —7 jours	7 00	19 64

10. (a) L'argent a été envoyé à l'officier commandant du district militaire n° 9, le 25 octobre 1904, dans une lettre enregistrée. (b) Deux chèques pour $865.29 et $58.80, respectivement—l'un au major W. Crowe, et l'autre au chirurgien-major F. O'Neil.

Des procédures judiciaires ont été instituées contre la municipalité pour le recouvrement de ce montant.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre nous dit que des procédures judiciaires ont été instituées?

L'honorable M. SCOTT : Oui.

L'honorable M. LANDRY : Pour le remboursement——

L'honorable M. SCOTT : Des procédures judiciaires ont été instituées contre la municipalité pour le recouvrement de ce montant.

CLOTURES DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

MOTION.

L'honorable M. LANDRY : Je propose :

Qu'un ordre du Sénat soit donné pour copie de toute la correspondance échangée en 1906 et 1907 entre M. L. C. A. Casgrain, de Nicolet, et MM. J. Butler, député-ministre des Chemins de fer, et T. C. Burpee, ingénieur, ou autres personnes du département des Chemins de fer, au sujet de la clôture bordant la ligne du chemin de fer Intercolonial à travers le comté de Nicolet et les comtés avoisinants.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE A NICOLET.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY :

Quand le gouvernement a-t-il l'intention d'ouvrir au public le nouveau bureau de poste qu'il vient de construire à Nicolet et dont les

travaux sont terminés depuis plusieurs semaines déjà?

L'honorable M. SCOTT : Le secrétariat d'Etat a été informé par le ministère des Travaux publics, que le nouvel édifice public, construit à Nicolet, sera bientôt ouvert au public.

TRAVERSE DU SAINT-LAURENT ENTRE MURRAY-BAY ET LA RIVIERE OUELLE.

INTERPELLATION.

L'honorable M. LANDRY

Des soumissions ont-elles été demandées pour la fourniture de l'approvisionnement de la viande à bord du bateau qui fait régulièrement la traversée du fleuve Saint-Laurent entre la Malbaie et le quai de la Rivière Ouelle?
Combien de soumissions ont-elles été reçues?
Quelle est la plus basse et combien demande-t-elle?
Qui a obtenu le contrat et pour quel prix?

L'honorable M. SCOTT : Les réponses à ces questions sont les suivantes :

1. Oui.
2. Deux.
3. Joseph Warren :

Porc frais	.10
Porc salé	.12
Saucisson	.15
Jambon	.15
Lard fumé	.16
Agneau frais	.10
Veau frais	.10
Bœuf frais	.10
Bœuf (mess)	.10

4. Le contrat n'est pas encore signé.

ACHATS FAITS PAR LES MINISTERES PUBLICS.

MOTION.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) propose :

Que, de l'avis du Sénat, le système des achats faits pour les ministères publics, par l'entremise d'agents intermédiaires, devrait être discontinué; que ce système d'achat est impropre, extravagant, et qu'il constitue une injustice pour les négociants réguliers et occasionne une perte inutile des deniers publics; que des soumissions pour les approvisionnements nécessaires devraient être demandées, quand le montant excède mille dollars.

Cette motion dont j'ai donné avis, il y a quelque temps, a été inévitablement renvoyée de jour en jour.

Je tiens tout d'abord, à assurer la Chambre que mon intention n'est pas de formuler la moindre accusation contre tout membre du gouvernement, ou tout sous-ministre ou autre fonctionnaire. Mon unique objet est d'engager la Chambre à blâmer énergiquement ce que je considère comme étant une mauvaise pratique. Nous admettons tous que les achats de fournitures faits pour le gouvernement ont donné lieu à certaines choses qui n'auraient pas dû être faites. On peut me dire que le Sénat ne doit pas intervenir dans des affaires de cette nature; mais nous devons nous rappeler que le Sénat est une des branches conjointes du parlement, et que son droit et son devoir sont de prendre connaissance de toutes les affaires publiques, financières et autres qui se présentent. Nous ne venons pas ici, pour agir comme des sourds-muets, ou des aveugles ; mais pour discuter intelligemment les affaires publiques, et si nous nous apercevons de certaines irrégularités, notre devoir est d'essayer d'y remédier. Que la présente motion soit adoptée ou non, ou qu'elle soit de nature à produire un effet sur le gouvernement, mon devoir est d'en demander l'adoption, et le devoir de la Chambre, est d'y adhérer. Je ne veux pas revenir sur les fautes passées; mais tous ceux qui ont lu les délibérations du parlement et celles du comité des comptes publics, savent que les abus auxquels je fais présentement allusion, ont été prouvés non par des témoignages donnés par des conservateurs, mais par des officiers mêmes du gouvernement. Tout membre du Sénat et les deux ministres qui siègent ici, désirent avant tout une sage administration des affaires publiques. Ce qui a été découvert récemment a été, sans doute, un sujet de regret pour ces deux ministres. Ils ont été, peut-être incapables de prévenir les abus; mais malheureusement, le mal est fait, et jamais nous n'aurons une administration pure, tant que le gouvernement se servira d'intermédiaires. Les fournisseurs du gouvernement forment une classe d'insatiables, dont la cupidité jette du discrédit sur l'administration. Je crois donc que la présente motion s'impose à l'attention de la Chambre. Je puis mentionner un incident découvert devant le comité des comptes publics. L'ingénieur du chemin de fer Intercolonial, du nom de Mackenzie, connaissait parfaite-

ment bien ce que l'on pense dans le pays des intermédiaires. Cependant, quand il avait besoin de rails d'acier, au lieu de s'adresser directement au fabricant qui pouvait lui vendre ces rails moyennant le prix en gros, il s'adressait à un agent intermédiaire de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que cet intermédiaire se nomme Wellburg. L'ingénieur achetait de cet intermédiaire des articles valant, disons, $900, pour lesquels, cependant, il payait $1,400. Cette manière d'agir n'est pas honnête, et l'officier du gouvernement qui, délibérément se permet de faire des transactions de cette nature, mérite d'être destitué. Personne dans le Sénat ne saurait justifier une pareille conduite. Comme je l'ai dit déjà, mon intention n'est pas de formuler une accusation contre le gouvernement, ou contre aucun des ministères. Je soumets simplement cet abus à l'attention du Sénat pour savoir ce qu'il en pense lui-même. A moins que l'on ne demande des soumissions pour les entreprises à donner, vous serez inévitablement victimes de la malhonnêteté. Si les achats pour le gouvernement continuent d'être faits par des favoris du gouvernement, il y aura toujours des abus, parce que ces favoris ont de l'influence sur le gouvernement et peuvent en obtenir ce qu'ils veulent. Si nous pouvions faire cesser cet état de choses, et faire appliquer invariablement la pratique de demander des soumissions pour tous les travaux publics projetés, ce serait dans l'intérêt du pays. Les marchands en gros qui se trouvent en contact avec les intermédiaires favoris sont portés à devenir malhonnêtes, eux-mêmes, et à demander pour leurs marchandises des prix plus élevés que les justes prix. Ils se demandent pourquoi, si les intermédiaires obtiennent du gouvernement tels prix pour les marchandises qu'ils vendent au gouvernement, ils n'exigeraient pas, eux-mêmes, les mêmes prix? Le meilleur moyen est de demander dans les journaux des soumissions, et d'adjuger les entreprises au plus bas soumissionnaire. L'on peut dire ceci : supposé qu'un conservateur et un libéral envoient respectivement des soumissions égales. Je ne serais aucunement surpris en voyant adjuger l'entreprise au soumissionnaire ami du gouvernement, et ce serait légitime; mais il n'est pas désirable que cette préférence soit poussée trop loin.

L'honorable M. SCOTT : L'opinion exprimée par l'honorable sénateur sur l'emploi d'intermédiaires est saine, et partagée par tous les membres du gouvernement. Je ne connais pas les faits se rapportant au cas particulier dont nous a parlé mon honorable ami. Il y aura toujours des abus, en dépit de la plus stricte surveillance exercée par le chef du département où il se commet. Le présent gouvernement dépense actuellement plus de cent millions de dollars par année, et dans la distribution de cette somme considérable, je crois qu'il serait tout à fait impossible à un particulier ou à une corporation quelconque d'exercer des précautions plus grandes, si cette besogne lui était confiée. Il est nécessaire, quelquefois, que le gouvernement confie à des hommes étrangers à son personnel ordinaire certaines fonctions subordonnées, et c'est dans ces occasions que quelques abus peuvent se glisser; mais la prétention de l'honorable sénateur ne saurait s'appliquer même à une fraction d'un dixième pour cent, et je suis prêt à défier toute contradiction sur ce point. La meilleure preuve à l'appui de mon assertion est le rapport de l'auditeur général. Pour ce qui regarde la demande de soumissions, la politique du gouvernement actuel comme celle des gouvernements qui l'ont précédé—comme l'atteste un arrêté du conseil—est de demander des soumissions dans tous les cas où la dépense à faire est de $5,000 et plus. Il n'y a qu'une seule excuse qui puisse permettre de nous écarter de cette politique : c'est lorsqu'un ministre déclare sur son honneur que, vu l'urgence; vu le manque de temps; vu certaines circonstances exceptionnelles, il a cru de son devoir de demander à ses collègues l'autorisation de procéder sans demander de soumissions; mais c'est dans de très rares circonstances. En effet, la pratique générale, c'est que dans 98 cas sur 100, toute entreprise est adjugée au plus bas soumissionnaire, qu'il soit conservateur ou libéral. Je constate même l'exactitude de la prétention de mon honorable ami au sujet de la préférence donnée au soumissionnaire partisan politique. Comme je l'ai dit auparavant, dans une dépense aussi grande que celle que le gou-

vernement est obligée de faire, il se glisse inévitablement quelques erreurs qu'il est impossible de prévoir et de prévenir. Je le répète, elles sont inévitables. Pour ce qui regarde certaines petites dépenses, la publication dans les journaux de la demande de soumissions coûterait quelquefois plus cher que le montant à payer sur les achats à faire, et, comme chacun le sait, il y a, ici, la question de la distribution du patronage aux journaux, qui ennuie tous les gouvernements. Les éditeurs de journaux se plaignent de ce que certaines annonces officielles sont publiées dans certains journaux, tandis qu'elles ne le sont pas dans d'autres. Ceux qui se plaignent, disent que la circulation de leurs journaux leur donne droit à ce patronage, et c'est pourquoi le ministre qui a quelque entreprise à donner, hésite à demander des soumissions et s'en abstient même pour éviter la dépense qu'il y aurait inutilement à faire en publiant certaines demandes de soumissions lorsqu'il s'agit d'une entreprise devant coûter deux ou trois mille dollars seulement. Dans ce cas, la coutume des divers ministères est d'envoyer à un certain nombre de maisons de commerce une invitation de soumissionner privément pour la fourniture des articles demandés. Telle est la pratique suivie autant que possible. Je ne suis pas au fait de l'incident mentionné par l'honorable sénateur. Si une enquête était faite, l'on pourrait, peut-être, donner des explications pouvant, je ne dirai pas justifier ce qui a été fait dans cette circonstance, mais donner à l'incident en question une couleur toute autre et moins répréhensible que celle que lui a donnée mon honorable ami. Quelquefois, il y a urgence telle que ce serait perdre trop de temps que de demander des soumissions dans les journaux, et cette perte de temps causerait au public un plus grand tort que de faire les achats requis sans attendre des soumissions. Mais quant à l'emploi d'intermédiaires, mon honorable ami ne déteste pas plus cet emploi que ne le font les membres du gouvernement eux-mêmes.

La motion est adoptée.

FEU DE FORET DANS LE DISTRICT D'EDMONTON.

L'honorable M. BAIRD : Avant que l'ordre du jour soit appelé, je désire attirer l'attention sur un paragraphe publié dans la "Gazette" de Montréal, d'aujourd'hui. Il se lit comme suit :

Feu de forêt dévastateur.

Une forêt de bois de construction, d'une étendue de centaines de milles carrés détruite par le feu.

Edmonton, 11 mai.—Charles Tompkins, entrepreneur sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, 70 milles à l'ouest d'ici, rapporte qu'un incendie a dévasté, la semaine dernière, une forêt située dans le district d'Edmonton. Des centaines de milles carrés couverts de bois de construction ont été dévastés, et un campement n'a été sauvé que grâce aux efforts des hommes employés au nivellement de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique à cet endroit, et qui luttèrent, pendant toute la nuit, contre l'élément destructeur. Le vent tourna alors soudainement et cette circonstance contribua puissamment à sauver le campement.

L'honorable leader de la Chambre pourrait-il dire si le gouvernement a pris des mesures pour protéger contre le feu la ligne du nouveau "Transcontinental" en voie de construction en nommant des gardiens à cette fin ? Comme la chose est bien connue de tous les membres de cette Chambre, depuis Moncton jusqu'à l'océan Pacifique, les trois quarts de la région traversée par la nouvelle ligne Transcontinentale sont couverts de forêts, et je crois qu'il est de la plus haute importance que le gouvernement place le plus tôt possible un personnel convenable de gardiens le long des sections de cette voie ferrée en construction, afin que ces gardiens surveillent les forêts que cette voie ferrée traverse, particulièrement les endroits où les ouvriers allument des feux pour nettoyer le tracé de la voie; puis faire la cuisine et autres fins.

L'honorable M. SCOTT : Lorsqu'il fut question, la première fois, de construire le chemin de fer Transcontinental National du Nord, le gouvernement a pris ce sujet en considération, et une correspondance fut échangée entre ce dernier et quelques-unes des provinces—celles de l'Est particulièrement. Je ne sache pas qu'il y ait eu également des communications d'échangées avec les provinces de l'Ouest, parce qu'alors, il n'était pas question de procéder à la construction du chemin sur la section de l'Ouest. Il fut alors décidé, je crois, que le gouvernement fédéral paierait les préposés à la protection des forêts contre le feu que les gouvernements provinciaux placeraient aux diverses stations. Nous sommes intéressés à la conservation des

forêts de bois de construction situées dans les différentes provinces—telles que le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, Ontario et Québec, et le gouvernement fédéral était prêt à payer les frais occasionnés pour l'entretien des protecteurs de ces forêts, chargés de parcourir la voie ferrée en construction; de surveiller les feux; d'aviser aux moyens de les éteindre, ou d'avertir les travailleurs employés sur le tracé de la voie ferrée d'être prudents relativement aux feux allumés par eux. Récemment, dans le Nouveau-Brunswick—je ne puis dire exactement ce qui a été fait—c'est-à-dire, si le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'est chargé lui-même, de cette police ou non—mais je sais que le gouvernement de cette province s'est occupé de ce sujet. Je ne suis pas prêt à dire, d'un autre côté, qu'un arrangement sur le même sujet ait été conclu avec les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta, et je m'informerai très volontiers auprès du ministre de l'Intérieur si quelque chose a été fait sur ce sujet. J'ai été très étonné en lisant le paragraphe qui vient d'être lu. Connaissant, moi-même, ce que valent nos forêts de bois de construction, je considère comme une affreuse calamité la destruction par le feu de cette richesse nationale.

L'honorable M. PERLEY : D'après ce que j'ai compris, l'honorable secrétaire d'Etat nous a dit que des préposés à la garde des forêts contre le feu n'avaient pas été nommés dans le Nouevau-Brunswick le long de la ligne du nouveau "Transcontinental". J'ai vu dans un journal que M. Ferris, du Nouveau-Brunswick, avait été nommé à cette charge.

L'honorable M. SCOTT : D'après le premier arrangement fait, le gouvernement fédéral a proposé de payer le salaire de ces fonctionnaires si le gouvernement provincial les nommait. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick était tout aussi intéressé que le gouvernement fédéral à la conservation de ses forêts, et le gouvernement fédéral, comme je viens de le dire, était prêt à se charger des frais d'entretien des préposés à la préservation des forêts contre le feu; mais laissait au gouvernement la responsabilité de nommer de bons hommes.

PUBLICATION DE L'EDITION FRANÇAISE DES STATUTS REVISES.

L'honorable M. LANDRY : Je voudrais savoir de l'honorable représentant du gouvernement dans le Sénat, si l'on a fait quelque progrès dans l'impression de l'édition française des statuts revisés? On m'a promis, avant l'ajournement, que dans trois semaines—durée de l'ajournement—nous recevrions cette édition française, et j'ai cru, naturellement, qu'elle serait prête à l'expiration de ces trois semaines.

L'honorable M. SCOTT : J'ai pris fréquemment des informations à l'imprimerie du Roi, et j'ai appris que l'on avait été très embarrassé à cette imprimerie par les traducteurs. Il y a trois ou quatre semaines, après que la dernière revise eut été renvoyée aux traducteurs, elle est retournée couverte d'innombrables corrections nouvelles à l'imprimerie—au point que ce nouveau travail imposé à celle-ci était des plus contrariants et irritants. Je crois avoir expliqué déjà au Sénat que le traducteur a voulu faire une nouvelle traduction de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et des autres lois constitutionnelles. Puisque l'ancienne traduction a pu donner satisfaction pendant une quarantaine d'années, la refaire ou la modifier a paru être une énorme absurdité. Des observations furent faites au traducteur sur ce sujet; mais, pendant très longtemps, il a refusé de modifier sa manière d'agir. J'ai donné instruction à l'imprimeur du Roi de ne pas accepter cette nouvelle traduction, et de n'imprimer la version française que si elle lui était donnée, par le traducteur telle qu'elle a été acceptée dans le passé. Le traducteur a fini par se soumettre à cette condition. Cet embarras a causé un retard très considérable. Un autre retard a été causé par le fait que je viens de mentionner à la Chambre, c'est-à-dire qu'après le renvoi au traducteur de la dernière revise pour en obtenir la signature permettant le tirage pour le volume, le tradacteur a fait des changements très considérables dans cette dernière revise, ce qui a causé un nouveau retardement. Le Bureau de l'imprimerie ne s'est trouvé aucunement en faute dans ces circonstances. J'ai fréquemment appelé l'attention du premier

ministre sur le fait que l'on devrait apporter un plus grand soin au choix des traducteurs chargés de faire certaines choses dont on a un besoin pressant.

L'honorable M. LANDRY : Quand l'honorable ministre croit-il que nous pourrons recevoir cette version française?

L'honorable M. SCOTT : Ce n'est plus, je crois, qu'une question de quelques jours. Je téléphonerai, demain, au Bureau de l'imprimerie.

L'honorable M. LANDRY : J'interpellerai de nouveau l'honorable ministre dans quelques jours.

IMPRESSIONS DES JOURNAUX DU SENAT.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable secrétaire d'Etat pourrait-il nous dire pourquoi le journal du Sénat de la dernière session n'est pas encore imprimé en français?

L'honorable M. SCOTT : Le journal anglais de la Chambre des communes n'a été imprimé, je crois, que tout récemment.

L'honorable M. LANDRY : Je parle de celui du Sénat—non de celui de la Chambre des communes.

L'honorable M. SCOTT : La Chambre doit se rappeler que, durant les six dernières années, le volume des impressions publiques a doublé. Un plus grand nombre de livres bleus ont été publiés; le parlement a tenu des sessions plus longues, et l'espace contenu dans le Bureau d'imprimerie est maintenant bien trop petit pour les travaux qui y sont exécutés. Mais je n'hésite pas à dire que le Bureau d'imprimerie expédie sa besogne d'une manière satisfaisante. Les bureaux similaires de Londres et de Washington ne s'en approchent seulement pas. Quand un discours est prononcé dans la chambre des représentants à Washington, il n'est pas imprimé avant plusieurs jours, tandis que les discours prononcés dans la Chambre des communes, ici, à 3 ou 4 heures du matin, sont imprimés en français et déposés devant nous à 10 heures du même jour. Des centaines de colonnes ont été imprimées et livrées ainsi, le matin—ce qui est la meilleure preuve qu'il y a là un personnel efficace. Mais vu la quantité d'impressions à exécuter et l'espace limité du Bureau d'imprimerie, il est impossible à ce bureau de faire l'impression des rapports aussi rapidement qu'on le désire.

L'honorable M. LANDRY : Mais il ne s'agit pas d'une centaine de colonnes d'impressions à faire du soir au lendemain matin. Il s'agit du journal de la Chambre qui aurait dû être imprimé il y a 365 jours.

L'honorable M. SCOTT : Je ne crois pas que la traduction de ce journal soit même commencée.

L'honorable M. LANDRY : Ne donnez-vous pas d'ouvrage à faire au Bureau d'imprimerie durant les vacances parlementaires ?

L'honorable M. SCOTT : J'essaierai d'obtenir demain un rapport pour l'honorable sénateur.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PONT DE QUEBEC.

L'honorable M. LANDRY : L'hon. leader de la Chambre pourrait-il nous dire quand il s'attend à recevoir le rapport des commissaires du pont de Québec ?

L'honorable M. SCOTT : Le première partie de ce rapport est maintenant terminée, et ce rapport sera probablement terminé dans une semaine.

COMPAGNIE DE PRODUITS CHIMIQUES DITE "CENTRAL CHEMICAL COMPANY."

PETITION.

L'honorable M. KERR : Je propose la suspension des règlements de la Chambre pour me mettre en état de présenter une pétition de la compagnie dite "Central Chemical Company" de Phillipstown, New-York.

L'honorable M. LANDRY : Je désire appeler l'attention de l'honorable sénateur sur le fait que, d'après notre règlement, aucune motion demandant le suspension des règles de la Chambre pour la présentation d'un bill d'intérêt privé n'est dans l'ordre, à moins que cette suspension n'ait été recommandée par le comité des ordres permanents. Je ne m'oppose pas à ce que le règlement soit

suspendu ; mais si nous adoptons dans le Sénat cette pratique, la chose se réduit tout simplement à ceci. savoir : que notre règlement n'a plus aucune autorité. Si nous n'avons pas besoin du rapport du comité permanent, il est inutile de le recevoir. La meilleure chose à faire, dans ce cas, serait de proposer que toutes les règles fussent suspendues, afin que chacun ait la liberté de procéder comme bon lui semble. Le délai alloué pour la présentation de pétitions est expiré depuis longtemps. Il a été prolongé une fois jusqu'au 18 mars. Depuis cette date, le comité des ordres permanents s'est assemblé, et il n'a pas jugé à propos de recommander une prorogation de délai. La présente pétition devrait être, je crois, envoyée au comité des ordres permanents pour que ce dernier voit si elle mérite d'être reçue, et s'assure s'il est à propos de prolonger le délai requis pour la recevoir. Ce comité doit se réunir, demain, et s'il désire obtenir cette prorogation de délai, la chose sera faite d'une manière régulière ; si non pourquoi l'hon. sénateur ne présenterait-il pas une pétition en obtention d'un permis de présenter un bill d'intérêt privé. Ce serait une manière régulière de procéder devant le Sénat, et dans ce cas, je ne vois pas qu'une suspension du règlement soit nécessaire. Dans tous les cas, la Chambre est le juge, et je n'insisterai pas sur mon objection si la Chambre veut accepter la pétition qui est maintenant présentée ; mais j'exprime mon opinion sur la nécessité qu'il y a de se conformer au règlement.

La motion est adoptée.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que la pétition sera renvoyée au comité des ordres permanents, et le rapport ordinaire de ce comité sera déposé devant le Sénat avant que nous procédions à l'examen du bill.

L'honorable M. KERR : Oui. La question dont il s'agit ne s'est présentée qu'immédiatement avant l'ajournement de Pâques. L'attention des propriétaires du brevet d'invention en question a été appelée sur le fait que certaines choses faites par eux pourraient porter atteinte à la validité de leur brevet, et c'est la raison pour laquelle ils arrivent si tard avec la présente pétition. Un fort montant est placé dans ces brevets, et la question est importante pour les pétitionnaires.

TROISIEME LECTURE DE BILLS.

Les bills suivants sont lus une troisième fois :

Bill (LL) intitulé : Loi concernant la compagnie dite " Phœnix Assurance Company," Limitée.—(L'hon. M. Bostock.)

Bill (KK) intitulé : " Loi modifiant la loi concernant les prisons et maisons de réforme en tant que cette loi s'applique à la province de la nouvelle-Ecosse." (L'hon. M. Power.)

LOI DES LIQUIDATIONS (BILL) TROISIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la troisième lecture du bill (144) intitulé :— Loi modifiant la loi des liquidations.

L'honorable M. BELCOURT : Je désirerais connaître la raison de l'amendement. J'ai lu l'article en question de la loi, et je trouve que sa rédaction actuelle ne soulève aucune objection.

Lhonorable M. SCOTT : Le ministère de la Justice a trouvé qu'un doute existait sur la question de savoir si la ligne principale s'applique à tout le paragraqhe. Les reviseurs des statuts ont divisé l'article en deux paragraphes. La loi est virtuellement la même qu'elle était avant le revision des statuts ; mais les reviseurs ont fait un changement, et le ministère de la Justice a cru qu'il y avait un doute sur la manière d'appliquer convenablement la principale expression ; mais le changement n'a rien d'important.

L'honorable M. BELCOURT : Il n'y a aucun changement—absolument aucun.

L'honorable M. SCOTT :Le ministère de la Justice a cru qu'il y en avait un.

L'honorable M. BELCOURT : Le seul changement est la substitution de la lettre " T " à la lettre " M ".

L'honorable M. SCOTT : J'ai donné à une autre phase du bill une explication complète. Le dernier mot du dernier paragraphe ne se trouve pas dans l'original. La principale chose, c'est que le ministère

de la Justice a exprimé l'opinion que dans le bill tel que rédigé, les mots : "Aucune charge, ou aucun privilège n'est créé", ne s'appliquent pas aux deux paragraphes du bill ; que les reviseurs ont fait un changement, peut-être insciemment, et qu'il s'agissait présentement de rétablir le texte de la loi telle qu'elle existait avant la revision.

L'honorable M. BELCOURT : Je ne puis voir la nécessité de cette rectification.

La motion est adoptée, et le bill est lu la troisième fois et adopté.

LOI DES CHEMINS DE FER (BILL) DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. CASGRAIN : Je propose la 2e lecture du bill (PP) intitulé : Loi modifiant la loi des chemins de fer.

Le présent bill est très court. Il propose la deuxième lecture du bill (PP) intitulé :—Loi modifiant la loi des chemins de fer en ce qui regarde la charge privilégiée créée par l'émission de valeurs.

Le présent bill est très court. Il propose simplement de retrancher dans la cinquième ligne de l'article 138 de la loi des chemins de fer, ch. 37, les mots : "Biens et actif." L'objet est de rétablir le texte même de la loi telle qu'elle existait avant 1903. Avant cette année-là, les hypothèques étaient les premières charges grevant le chemin de fer, et rien ne pouvait avoir priorité sur ces hypothèques. Les amendes et les frais d'exploitation ne pouvaient avoir priorité sur l'obligation hypothécaire. Il est proposé, aujourd'hui, de rétablir la loi telle qu'elle existait auparavant. D'après la loi actuelle, une compagnie de chemin de fer, sous le prétexte de frais d'exploitation, pourrait dépenser une somme très considérable d'argent, et lorsque les détenteurs d'obligation hypothécaire voudraient prendre possession du chemin et exclure les autres créanciers, ils trouveraient de lourdes charges ayant priorité sur leurs hypothèques. Le présent bill, je crois, est absolument nécessaire. Je crois réellement qu'il y a eu un malentendu lorsque l'ancienne loi a été modifiée.

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je demander à l'hon. leader de la Chambre si le gouvernement a étudié cette question ? Le présent bill retranche de la loi, dans la mesure qu'il prescrit, des garanties hypothécaires existantes sur le chemin. Qu'est-ce que dit mon hon. ami sur ce point ?

L'honorable M. CASGRAIN : Cette disposition n'aura aucun effet rétroactif.

L'honorable M. LOUGHEED : J'en doute beaucoup.

L'honorable M. CASGRAIN : Tel est mon renseignement.

L'honorable M. LOUGHEED : A partir de la date de son adoption, le présent bill affectera certainement le rang de certaines obligations hypothécaires sur le chemin.

L'honorable M. KERR : Non, pardon. Elle n'affectera que les amendes. La loi, telle que rédigée, en 1903, et qui contient ces mots : "biens et actif" dans la cinquième ligne de l'article 1er, a pour objet de donner priorité aux amendes. L'article se lit comme suit :

> La compagnie peut garantir ces valeurs négociables au moyen d'un acte d'hypothèque créant telles hypothèques, charges et redevances sur la totalité de ceux des biens, propriétés, loyers et recettes de la compagnie, présents ou futurs, ou présents et futurs, qui seront désignés dans l'acte d'hypothèque. mais ces biens, cet actif, ces loyers et recettes seront affectés d'abord au paiement de toute amende alors ou par la suite imposée à la compagnie pour contravention aux dispositions du présent acte, et en second lieu aux frais d'exploitation du chemin de fer.

L'insertion de ces mots : "biens et actifs" avait pour objet de grever ces biens et actifs d'une hypothèque ayant priorité sur les autres hypothèques. Le présent bill a simplement pour objet de rétablir la loi telle qu'elle était avant 1903 en retranchant les mots : "biens et actif." Il rétablit simplement l'hypothèque garantissant les valeurs dans le rang qu'elle occupait avant 1903, pour ce qui regarde sa priorité sur les amendes imposées pour contravention aux dispositions de la loi. En d'autres termes. le présent bill replace les amendes en arrière des hypothèques.

L'honorable M. BEIQUE : L'hon. sénateur peut voir que l'effet du bill sera encore plus étendu qu'il ne le dit. Je dirai immédiatement que je suis entièrement en faveur de cette proposition de loi. De fait, si l'on veut bien consulter la page 604 des débats du Sénat de 1906, l'on trouvera que j'ai alors présenté un bill exactement semblable à celui qui est maintenant devant nous. Ce bill subit sa deuxième épreuve, le 12 juin 1906, et comme je devais partir

quelques jours après pour l'Angleterre, cette proposition de loi fut abandonnée. Cependant, je dois appeler, l'attention sur ce fait que le présent bill, comme je l'ai dit il ya un instant, va plus loin que ne le voit l'hon. sénateur de Toronto. Il ne se rapporte pas seulement aux amendes ; mais aussi aux frais d'expoitation. Ceux-ci ont une très grande importance. Voici comment ils sont définis par l'alinéa (cc) de l'article 2 de la loi des chemins de fer. Ils comprennent.

Tous les frais d'entretien du chemin de fer et tous les péages, loyers, ou sommes annuelles payés à l'égard des propriétés louées à la compagnie ou possédées par elle à part le loyer payé par toute ligne affermée, ou à l'égard du louage du matériel roulant loué à la compagnie,—aussi les rentes ou intérêts sur le prix d'achat des terrains appartenant à la compagnie, achetés sans avoir été payés en tout ou en partie,—et aussi toute la dépense relative à l'exploitation du chemin de fer et à son trafic, y compris toutes réparations et fournitures nécessaires au matériel roulant, lorsque ce dernier est sur les lignes d'une autre compagnie,—aussi, les contributions, taxes, assurances, et indemnités à payer par suite d'accidents ou de pertes,—aussi tous les salaires et gages des personnes employées à l'exploitation et au trafic du chemin de fer et tous les frais de bureau et d'administration, y compris les appointements des directeurs, les frais d'agence, de justice et autres du même genre,—aussi,—les frais et dépenses que la compagnie poura faire en se conformant à toutes les ordonnances de la commission autorisée par le présent acte; et généralement toutes dépenses, s'il en est, non autrement spécifiées ci-dessus, qui, dans le cas des compagnies de chemin de fer anglaises, sont ordinairement portées au débit du revenu pour les distinguer de celles portées au compte du capital.

Comme on peut le voir, cette définition est si étendue qu'elle permettrait à une compagnie de chemin de fer, ou à ses directeurs, de détruire la valeur de ses obligations hypothécaires en laissant, par exemple, accumuler ses dettes contractées avec d'autres compagnies de chemins de fer par des achats d'approvisionnements dont elle pourrait disposer et même revendre, tels que des achats de charbon, etc., mais pouvant être classées comme faisant partie de ses frais d'exploitation. C'est pourquoi il me semble que l'amendement qui est maintenant devant nous est sagement conçu. En 1906, cette question fut examinée par la compagnie du chemin de fer canaden du Pacique, et je reçus d'elle une lettre déclarant qu'elle ne s'opposait pas au changement alors proposé, parce qu'elle ne se croyait pas atteinte par ce changement.

Je comprends très bien que de très puissantes compagnies de chemins de fer ne seront pas affectées par une loi comme celle qui est maintenant soumise ; mais je verrais avec surprise des capitalistes placer leurs fonds en obligations de chemins de fer régies par une loi comme celle qui existe actuellement, vu qu'ils se trouvaient à la merci des directeurs du chemin. En relisant la discussion qui eut lieu dans le Sénat, en 1906, sur le sujet qui nous occupe encore présentement, je constate que l'honorable leader de la gauche a soulevé la question de savoir si les loyers et recettes comprenaient les prix de transport, et c'est pourquoi il serait peut-être à propos de substituer aux mots "biens et actif" les mots "prix de transport", en sorte que l'article du présent bill se lirait comme suit : "Ces prix de transport, ces loyers et ces recettes." Ces mots "prix de transport" pourraient être insérés quand le bill sera discuté en comité général.

L'honorable M. POWER : Les prix de transport sont des recettes.

L'honorable M. BEIQUE : Ce sont des recettes ; mais la question fut soulevée, comme je viens de le dire, par l'hon. sénateur de Calgary. Je ne crois pas que l'on puisse douter que les prix de transport soient compris dans les recettes. Toutefois, je suis d'opinion que les frais d'exploitation doivent être une première charge sur les loyers et recettes du chemin au lieu d'être une première charge sur les biens eux-mêmes, parce que, s'il en était autrement, ils détruiraient la valeur des obligations hypothécaires. Lors de l'émission de ces obligations, les biens pouvaient être suffisants pour couvrir leur pleine valeur; mais par suite d'une mauvaise administration du chemin, si, par exemple, la compagnie a laissé grossir son compte de frais d'exploitation, comprenant les honoraires et frais de justice et les autres dépenses de toutes sortes faites sur le chemin, tous ces frais, sous l'application de la loi actuelle, auraient priorité sur les obligations hypothécaires.

L'honorable M. LOUGHEED : Je doute si la loi ne protège pas déjà sous ce rapport non seulement le public, mais aussi les hypothèques. Après tout, les biens de la compagnie doivent être nécessairement traités comme une propriété indivisible et

unique. Si l'accord conclu par l'hypothèque est violé, le créancier hypothécaire procédera immédiatement contre la propriété de la compagnie ; mais ce qu'il faut considérer en premier lieu, selon moi, ce ne sont pas les droits du créancier hypothécaire ; mais les droits du public. Ce dernier a besoin que le chemin soit exploité, et dès que cette exploitation cesse, le public doit avoir le droit d'exiger que cette propriété soit responsable des frais d'exploitation en cours. S'il n'en est pas ainsi, il faudrait conclure que le chemin doit rester fermé. L'intétrêt public exige en premier lieu qu'il n'y ait aucune interruption dans l'exploitation du chemin, et que cette exploitation soit garantie par les loyers et recettes—qui sont la seule source de revenu à même laquelle les frais d'exploitation doivent être payés ; sinon, ils devraient l'être à même les biens et actifs de la compagnie. Il y a une autre considération qui mérite quelque attention. C'est que, en vertu de la présente législation, nous élévons la valeur des obligations consenties aux créanciers hypothécaires—ce sur quoi ceux-ci ne comptaient pas lors de la négociation de leurs hypothèques, puisque les biens et actifs de la compagnie sont exemptés de l'obligation de payer les frais d'exploitation, et que ces frais doivent être couverts par les loyers et recettes. Mais une question de ce genre est si complexe que je ne tiens pas à me prononcer définitivement sur certains aspects du sujet pouvant être mieux élucidés en comité général; mais j'ajouterai, que le présent bill a une portée plus étendue que celle indiquée dans les quelques lignes qui le formulent.

L'honorable M. POWER : L'objection soulevée par l'hon. leader de la gauche pourrait avoir une certaine force, si c'était la première fois que nous légiférons sur le présent sujet. D'après ce que je comprends, le présent amendement ne fera que rétablir la loi sous la forme qu'elle avait jusqu'à l'année 1903. Avant cette dernière année, nous avions un grand nombre de chemins de fer en Canada, et je ne redoute pas le malheureux sort que devront subir les compagnies obligées à tenir ces chemins en opération si le présent bill devient loi. Le point qui doit nous préoccuper le plus, c'est le crédit du pays qu'il faut conserver et protéger. Nous ne pouvons construire en Canada des chemins de fer qu'au moyen d'emprunts, et si les capitalistes pouvant nous faire des prêts, s'aperçoivent que leurs prêts faits sur la garantie d'un chemin de fer n'ont pas pour appui toute cette garantie, ils ne seront pas bien empressés à placer leur argent dans cette entreprise. Je crois donc que l'hypothèque devrait avoir priorité sur toute autre charge, et, assurément les loyers et recettes d'un chemin de fer doivent suffire pour payer ses frais d'exploitation. Ils étaient suffisants en 1903.

L'honorable M. LOUGHEED : Ils suffisent à peine dans le cas de l'Intercolonial.

L'honorable M. POWER : Il ne s'agit pas d'hypothéquer l'Intercolonial.

L'honorable M. BEIQUE: Il est très juste, comme l'a dit l'hon. sénateur de Calgary, que l'on protège les droits qu'a le public à ce que les chemins de fer soient tenus sans interruption en opération ; mais nous sommes protégés sous ce rapport par le recours que nous procure la loi concernant la cour de l'Echiquier. Il y a quelques années, en 1902, je crois—cette loi fut modifiée en prévision de l'éventualité à laquelle je viens de faire allusion, et pouvant se produire lorsqu'une compagnie de chemin de fer devient insolvable, ou cesse d'exploiter son chemin. L'amendement de la loi avait pour objet de permettre la nomination d'un séquestre autorisé à émettre des certificats ayant priorité sur les obligations hypothécaires dans les cas de ce genre. Naturellement, sous l'application d'un amendement de ce genre, les détenteurs d'obligations doivent avoir le droit d'être entendus sur l'à propos et le montant des certificats que je viens de mentionner ; mais, de cette façon, les droits du public sont convenablemnt protégés. La véritable question à débattre dans le présent cas est le degré de protection qu'il convient d'accorder aux détenteurs d'obligations, sans laisser aux débiteurs le pouvoir d'écarter la garantie hypothécaire donnée au prêteur.

La motion est adoptée, et le bill lu la deuxième fois.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE

CONTINUATION DU DEBAT.

L'ordre du jour appelle la :

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Casgrain :

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'importance qu'il y a de construire prochainement le canal de la Baie Georgienne, et qu'il demandera au gouvernement si le rapport de l'exploration de cette voie fluviale sera soumis au Sénat durant la présente session.

L'honorable M. EDWARDS : Je me lève avec une certaine hésitation pour dire quelques mots, sur cette question très-importante. C'est un sujet qui est depuis longtemps devant le public canadien, et particulièrement devant le public qui habite la région que doit traverser le canal en question. Aussi loin que peut s'étendre mon souvenir, ce projet fut un facteur important dans les élections parlementaires qui eurent lieu dans cette partie du pays. Le canal de la Baie Georgienne fut l'une des plus importantes questions agitées à cette époque. Toutefois, il y eut comme une accalmie, et pendant une certaine période l'on cessa d'agiter vigoureusement cette question ; mais depuis dix ou douze ans, la discussion est reprise sur ce sujet. On l'a abandonnée pendant un certain temps en considération des dépenses considérables encourues pour la construction des canaux du Saint-Laurent et pour celles de nos divers chemins de fer. Le Canada, dans sa courte histoire, a été certainement l'un des pays qui ont construit le plus de chemins de fer. Il y en a, cependant, qui croient maintenant que le temps est arrivé où le canal projeté devrait être entrepris vigoureusement. Je dois avouer que, bien que je sois un homme dont les intérêts sont concentrés sur la rivière Ottawa, je n'ai jamais été un partisan enthousiaste du canal projeté comme le sont quelques-uns de mes amis. Cet aveu paraîtra, peut-être, extraordinaire dans la bouche d'un homme occupant ma position. Je considère en effet, que c'est une question très sérieuse pour le peuple canadien à étudier, et que le temps d'entreprendre l'exécution de ce projet n'est pas encore arrivé. Mais il doit arriver, et le canal en question sera construit ? Le gouvernement actuel a fait faire des explorations et une estimation du coût sera faite. On veut établir d'abord que l'entreprise est praticable et ensuite quel en sera le coût. Une autre question soulevée est celle de savoir quel sera le caractère du canal ? C'est un sujet qui pourra être discuté plus intelligemment après que le rapport attendu, et auquel je viens de faire allusion, aura été déposé devant nous, ce qui ne peut tarder beaucoup maintenant. Les questions qui se présentent à ceux qui ne sont pas familiers avec le présent sujet sont celles-ci : La première : est-ce que le projet est praticable ? Y-a-t-il assez d'eau à la hauteur des terres pour fournir un approvisionnement d'eau permettant l'exploitation du canal? S'il n'y en a pas assez, le projet tombe de lui-même. Une autre question est de savoir si l'entreprise peut être exécutée maintenant en présence des dépenses que nous nous sommes déjà imposées pour la construction de chemins de fer, et ce canal ferait-il concurrence aux entreprises dont nous nous sommes rendus responsables ? Un grand nombre de personnes croient que ce canal ne fera pas une concurrence sérieuse aux chemins de fer ; mais qu'il aura pour effet de régler les taux de transport. S'il a cet effet, il aura une grande valeur pour le pays. L'une des difficultés—et, en effet, il faut envisager les deux côtés de la question—est celle-ci : le canal projeté ne pourra être exploité que pendant six mois de l'année, tout au plus, tandis que nos chemins de fer sont exploités sans interruption. Vu cet état de choses, le pays serait-il justifiable de dépenser cent millions de piastres, peut-être, sur cette entreprise ?

L'honorable M. POWER : Plus que cela

L'honorable M. EDWARDS : Ceux qui sont opposés au projet, s'il en est, devraient aborder cette question en se plaçant à un point de vue national, parce que c'est un projet qui intéresse tout le pays, et non la vallée de l'Ottawa seulement.

L'est et l'ouest sont grandement intéressés au succès de cette entreprise, comme le sont les habitants de la vallée de l'Ottawa, eux-mêmes. Puis vient la question de savoir si, vu les grandes dépenses que le Canada s'impose pour des travaux publics, nous sommes bien prêts à entreprendre ce nouveau canal ? Il y a aussi cette autre question: si le canal est entrepris quel genre de canal sera-t-il ? Sera-t-il

simplement un canal à barges, ou sera-t-il un canal à navires ? Telle est la question qui mérite d'être étudiée sérieusement. Il y a une chose que nous ne devons pas perdre de vue. Le tonnage des vaisseaux qui traversent l'Atlantique augmente tous les ans. Avant longtemps, les vaisseaux qui traverseront cet océan, seront trop grands pour naviguer sur les eaux intérieures du Canada quelles que soient les améliorations que nous puissions faire. Mais supposé en me plaçant au point de vue des partisans du canal, que les navires qui naviguent sur les grands lacs puissent se rendre par ce canal jusqu'à Montréal, et, là, transbordent leurs cargaisons sur des vaisseaux océaniques, on ne doit pas perdre de vue le fait que les grands vaisseaux qui naviguent maintenant sur les grands lacs, même s'ils peuvent utiliser le nouveau canal, doivent être aménagés pour la navigation océanique. Je suis l'un de ceux qui croient que le temps arrivera bientôt où les plus grands vaisseaux traversant l'océan, atteindront le port de Montréal. Une forte somme d'argent a été dépensée pour l'approfondissement du chenal Saint-Laurent jusqu'à Québec pour y faire passer nos plus gros navires à vapeur. Mais ce chenal est-il bien sûr jusqu'à Montréal pour ces gros navires ? Je ne le crois pas, et bien que je sois sous l'impression que Montréal sera toujours un grand port de mer, les plus gros vaisseaux qui traversent l'Atlantique devront avant longtemps faire du port de Québec leur terminus, ou choisir tout autre port plus rapproché du bord de la mer. La même difficulté ne se présentera pas pour les plus gros vaisseaux des lacs qui se rendront à Montréal, vu que la rivière Ottawa n'a pas de marée ; mais ces vaisseaux pourront subir des accidents. Leur gouvernail pourra se briser, ou ils pourront subir tout autre accident qui les empêchera de continuer leur route. Bref, il est difficile de dire si les grands steamers des lacs pourront naviguer sûrement à partir des lacs jusqu'à Montréal. Mais supposé que mes doutes soient bien fondés, ce n'est pas une raison qui doive nous engager à abandonner entièrement ce projet et si l'on veut l'exécuter, l'on doit étudier avec soin la question de savoir quel genre de canal l'on construira. Une autre question se pose relativement à la distance. A partir de port-Arthur jusqu'à Montréal, *via* le Saint-Laurent, la distance est de 1,200 milles, tandis que par la rivière Ottawa, la distance sera réduite à neuf cents milles. Je n'exprime pas ma préférence pour la route de l'Ottawa ; mais comme canadien, je ne me place pas au point de vue exclusif du district où je réside. Quel que soit le parti que l'on prenne au sujet de nos grandes routes fluviales ou à navires, je désire que l'on agisse au mieux des intérêts du Canada. Je ne suis pas un partisan enthousiaste de ce grand projet comme plusieurs le sont ; mais je ne le combats pas. La distance en milles entre Montréal et Port-Arthur par la voie de l'Ottawa, est de trois cents milles moins grande que celle par la route du Saint-Laurent, et, cependant, le temps pour franchir ces deux distances sera pratiquement le même, vu que les steamers pourront naviguer avec une plus grande vitesse sur l'Ottawa. Il n'y a donc pratiquement aucune différence relativement au temps que prendront respectivement les navires engagés sur ces deux routes entre Port-Arthur et Montréal.

L'honorable M. LANDRY : Il y a une différençe entre les distances respectives traversées par ces deux routes, mais non dans le temps.

L'honorable M EDWARDS : Oui, puisque les vaisseaux navigueront avec une plus grande vitesse par la route du Saint-Laurent.

L'honorable M. BELCOURT : Mon honorable ami s'appuie-t-il sur quelque autorité ?

L'honorable M. EDWARDS : Oui.

L'honorable M. OWENS : Il y a plus de canalisation sur la route du Saint-Laurent.

L'honorable M. EDWARDS : Non il y en aura plus sur la route de l'Ottawa. Le nombre des écluses sur la route de l'Ottawa, je l'admets, est moindre. Il y aura vingt-sept écluses en totalité sur la route de l'Ottawa, et il y en a plus sur la route du Saint-Laurent.

L'honorable M. BELCOURT : Il y en a quarante-neuf sur la route du Saint-Laurent.

L'honorable M. EDWARDS : Mais les avantages offerts à la navigation sur la route du Saint-Laurent sont tels que les vaisseaux peuvent en réalité naviguer avec toute leur vitesse, excepté dans la rivière Sainte-Claire, et sur deux ou trois autres points, puisque sur la route de l'Ottawa, il serait tout à fait impossible aux grand navires de marcher avec la rapidité que je viens de mentionner. L'on peut dire avec certitude que sur la route de l'Ottawa la vitesse des vaisseaux sera réduite de près de la moitié de leur pleine vitesse, tandis que pour ce qui regarde la durée du voyage par les deux routes, la différence n'est pas très grande.

L'honorable M. BELCOURT : Mon hon. ami n'a pas répondu à ma question. Je voudrais savoir sur quelle autorité il appuie ses dires ?

L'honorable M. EDWARDS : Les honorables sénateurs qui ont prononcé des discours sur le présent sujet, s'y était préparés d'avance beaucoup plus que moi.

L'honorable M. BEIQUE : L'honorable sénateur devrait être en état de répondre aux questions qui lui sont posées.

L'honorable M. EDWARDS : J'ai obtenu les meilleurs renseignements que j'ai pu me procurer, et je suis surpris de constater que l'opinion des meilleures autorités, aujourd'hui, c'est que, pour ce qui regarde la durée du voyage par les deux routes, il n'y aura presque pas de différence, par suite de la vitesse moins grande des vaisseaux sur l'Ottawa que sur le Saint-Laurent.

L'honorable M. BELCOURT : Quelle est votre autorité ?

L'honorable M. EDWARDS : Il y a, toutefois, un autre aspect à considérer et il y a peu de personnes en Canada qui se soient fait une idée de l'importance de cette autre considération. Les honorables sénateurs qui parlent avec enthousiasme de la construction du canal en question, nous diront qu'immédiatement après cette construction, de grandes forces hydrauliques seront développées et exploitées le long du canal. Je réponds que, si ce canal pouvait être ouvert dès l'année prochaine, nous ne verrions pas, même cinq années après, l'exploitation de cinq nouvelles forces hydrauliques comme conséquence de cette construction.

L'honorable M. BELCOURT : Il faudra dix ans pour construire le canal

L'honorable M. EDWARDS : S'il faut dix années pour construire le canal, alors je dis que, dix années après la construction du canal, cette construction ne fera pas exploiter dix nouvelles forces hydrauliques. Vous pouvez dire maintenant, si vous le voulez, que la question à ce point de vue est d'une si faible importance qu'elle ne mérite pas que l'on s'en occupe sérieusement. Toutefois, ce n'est pas ce que je dis, moi-même. Je dis tout le contraire. C'est une question de la plus haute importance. Le Canada est riche en forces hydrauliques, et la partie du pays que devra traverser ce canal est la plus riche du pays en forces de ce genre. Nos forces hydrauliques ne représentent pas actuellement une très grande valeur comme actif, et il en sera ainsi pendant plusieurs années encore ; mais le temps viendra où nos forces hydrauliques joueront un rôle des plus importants dans le monde. La rivière Ottawa est susceptibles de fournir un nombre presque illimité de forces hydrauliques, et ce point de vue seulement a la plus grande importance pour le Canada. J'ai signalé brièvement la différence qu'il y a entre les deux routes—celle du Saint-Laurent et celle de l'Ottawa. Si l'on me pose la question de savoir si l'agrandissement du canal Welland et l'amélioration de la navigation du Saint-Laurent auront pour effet de faire exploiter un grand nombre de forces hydrauliques ?—Je dis, non.

Ce n'est pas seulement sur la rivière Ottawa que nous possédons des forces hydrauliques; nous possédons aussi d'énormes lacs dans les diverses parties du pays, où il est possible d'emmagasiner les eaux. Il est impossible d'emmagasiner nos énormes ruisseaux. Il est impossible de régler le cours des eaux à toutes les saisons de l'année dans nos ruisseaux. En sorte que vous vous trouvez, aujourd'hui, en présence de cet état de choses, qu'un énorme volume d'eau s'écoule sans être d'aucune utilité pour qui que soit, tandis qu'il peut devenir dangereux pour plusieurs. Ce volume d'eau pourrait être facilement emmagasiné dans les lacs, afin que ces forces

hydrauliques puissent être exploitées perpétuellement. Non seulement nous pourrions tirer cet avantage ; mais ces eaux ainsi emmagasinées rendraient la rivière Ottawa régulièrement navigable. Comme je l'ai dit dans plusieurs occasions, la production de nos mines de houille diminue tous les ans, tandis que nos forces hydrauliques, si elles sont conservées, existeront perpétuellement, et le Canada possède dans ces forces un actif dont peu de personnes se font une idée exacte. Je suis l'un de ceux qui croient que, si le canal de la Baie Georgienne et de la rivière Ottawa était construit, demain, ce canal n'aurait pas l'effet de développer dans une grande mesure nos forces hydrauliques. Je ne puis dire au juste, bien entendu, combien de temps s'écoulera avant que nos forces hydrauliques puissent être exploitées ; mais je reconnais très volontiers que la chose se fera d'ici à ce qu'un temps raisonnable se soit écoulé. Il n'y a pas de doute que ce canal ofurnira, un jour, un grand nombre de prises que nous ne pourrions nous procurer autrement. L'emmagasinage des eaux destinées à l'alimentation du canal créera une réserve pouvant servir à régler l'exploitation des forces hydrauliques. Le présent sujet est si important pour le Canada que je me sens presque incapable de le discuter. La première chose qui se présente dans mon esprit est la question de savoir si le projet en question est réalisable, ou non. J'espère qu'il est réalisable. Si le canal doit être construit, il importe de bien examiner comment il doit l'être. La première question qui se pose est celle-ci : ce canal doit-il être construit, et s'il doit l'être, quand le sera-t-il ? Comme je l'ai dit déjà, il s'agit présentement, d'une question qui a occupé l'attention des hommes d'affaires du pays depuis nombre d'années, et c'était déjà une question vitale il y a un grand nombre d'années. Si j'étais appelé à donner mon opinion en ma qualité de canadien, je dirais : "Ne vous engagez pas maintenant dans cette entreprise." Quelques honorables membres du Sénat ont exprimé l'avis que ce canal doit être construit immédiatement. Nous devrions étudier la question plus à fond encore qu'elle ne l'a été avant de procéder à la construction du canal, et je suis l'un de ceux qui croient que nous avons à présent d'autres entreprises sur les bras dont nous avons un plus pressant besoin.

L'honorable M. OWENS : Non.

L'honorable M. EDWARDS : Quelque grand que soit ce projet—et j'espère qu'il se réalisera dans un avenir raisonnablement rapproché—je ne crois pas que le temps soit venu où le Canada est prêt à placer dans cette entreprise la forte somme nécessaire à son exécution. Ce n'est pas de l'eau froide que je veux jeter sur ce projet dont la réalisation—je le reconnais—serait de nature à développer les ressources du pays. Je crois plus fermement, aujourd'hui, à sa réalisation prochaine que je n'y croyais autrefois. J'ai été sceptique relativement à ce projet ; mais je lui suis maintenant plus favorable. J'espère que, dans l'intérêt du Canada, ce nouveau canal sera construit, et qu'il le sera lorsque le Canada sera prêt à le faire.

L'honorable M. BERNIER : L'honorable sénateur ne me paraît pas avoir tenu compte du fait que les intérêts du Nord-ouest et la solution du problème de nos moyens de transport réclament la construction immédiate de ce canal. L'hon. préopinant a-t-il quelque chose à dire sur ce point ?

L'honorable M. EDWARDS : Le Nord-ouest canadien aura très prochainement trois routes transcontinentales et lorsque ces trois voies ferrées seront insuffisantes pour le "trafic" qu'elles recevront, leurs propriétaires n'auront qu'à les doubler. Le présent sujet soulève une question économique très intéressante—et je l'admets très volontiers. Ils s'agit des avantages respectifs du transport par eau ou par voie ferrée. C'est certainement une belle question à résoudre. Je ne suis pas prêt à la discuter; mais je suis favorable à l'opinion que, pour ce qui regarde les chemins de fer ils seront toujours les moyens les plus efficaces à notre disposition pour transporter les produits du grand-ouest. Les trois grands chemins de fer que nous aurons bientôt—dont deux seront en état de transporter la récolte de l'année prochaine—pourront transporter, pendant plusieurs années à venir, tout ce que cette région aura à faire transporter.

L'honorable M. MACDONALD (C.-A.) : N'oubliez pas de mentionner le chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'honorable M. EDWARDS : J'espère voir aussi la réalisation de ce dernier projet qui flotte dans l'air depuis longtemps.

L'honorable M. BEIQUE : Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur la présente question, et j'avoue que les données nécessaires pour traiter ce sujet convenablement me manquent. Je me lève, toutefois, à cause du désappointement que me font éprouver quelques-unes des remarques qui viennent de tomber des lèvres de l'honorable sénateur de Russell. Je partage généralement avec plaisir les opinions de cet honorable sénateur. C'est un homme dans le jugement duquel j'ai une grande confiance. Il possède, je le sais, une très grande expérience dans les affaires, et je dois dire que plusieurs des opinions qu'il vient d'exprimer sont aussi les miennes. Il a raison, je crois, de dire que le canal de la baie Georgienne est une entreprise si grande que la première question qui se pose est celle de savoir si cette entreprise est réalisable, et quel sera son degré d'efficacité lorsqu'elle sera réalisée ; mais je crains que l'honorable sénateur ne soit par trop pessimiste, et qu'il ne soit présentement porté à se montrer moins progressif qu'il ne l'a été dans le passé, puisqu'il doute que le port de Montréal continue toujours d'être la tête de la navigation intérieure sur le Saint-Laurent. L'honorable sénateur n'est pas aussi progressif que je le croyais et je m'appuie sur l'opinion contraire à la sienne, et qui prévaut dans le monde entier. En Allemagne, en Angleterre et en France, on n'a épargné aucun effort pour développer une navigation intérieure artificielle au moyen de canaux. Pour ma part, je ne puis voir où se trouvent les difficultés pouvant empêcher le port de Montréal de continuer d'être la tête de la navigation. Il s'agit pour conserver au port de Montréal cette situation d'approfondir une très faible partie du chenal entre Montréal et Québec, et il est beaucoup plus aisé d'exécuter ce travail qu'il ne l'a été de construire le canal de Manchester, ou un certain nombre d'autres canaux en Europe. Pour ce qui concerne les forces hydrauliques, l'argumentation de l'honorable sénateur m'a semblé signifier qu'il craint qu'un trop grand nombre de forces hydrauliques soient développées si le canal de la baie Georgienne est construit, et que ce canal offrira aux industriels un si grand nombre de ces forces, que cette surabondance retardera le développement des industries existantes. D'après ce que j'ai compris, l'honorable sénateur nous a dit que si le présent canal est construit, il produira un grand nombre de forces hydrauliques.

L'honorable M. EDWARDS: J'ai dit que ce résultat était possible. Mais j'ai prétendu aussi que ces forces hydrauliques ne pourront être exploitées avec succès avant qu'un mouvement d'affaires ait été suffisamment développé pour les utiliser.

L'honorable M. BEIQCE : Oui, précisément, et qu'il y aura un si grand nombre de forces hydrauliques à distribuer le long de ce canal que l'utilisation de ces forces pourra empêcher de progresser l'exploitation des autres forces hydrauliques utilisées sur l'Ottawa ou ailleurs. Comme la chose a été dite, l'ouverture de la route de la baie Georgienne et de l'Ottawa entraînera la construction d'un certain nombre d'écluses et de canaux, et il y aura, je crois, de la place pour l'exploitation des forces hydrauliques qui sont déjà utilisées, aussi bien que pour les nouvelles forces à tirer du nouveau canal. L'un des principaux arguments à l'appui de la proposition de faire construire le canal le plus tôt possible, si les données placées devant nous sont bien fondées, c'est qu'il contribuera à détourner le trafic américain au bénéfice des ports canadiens. Si le projet en question est praticable, et s'il permet de faire naviguer les grands vaisseaux des lacs jusqu'à la mer, il ne saurait être réalisé trop tôt, et ce nouveau canal devrait être construit avant que le trafic soit détourné du Saint-Laurent au bénéfice des ports du sud. Nous savons très bien qu'un simple Etat de la république voisine—l'Etat de New-York—dépense actuellement une énorme somme—plus de cent millions de dollars—pour approfondir de quelques pieds seulement le canal Erié.

L'honorable M. DeBOUCHERVILLE : De combien de pieds ?

L'honorable M. BEIQUE : De neuf pieds à quatorze pieds. C'est pour donner cette

profondeur à ce canal que l'Etat de New-York est en train de dépenser. je crois, une somme de $112,000,000. Or, si un simple Etat de la république voisine peut exécuter une entreprise de ce genre, assurément, le Canada devrait être en état de construire, lui-même, le canal de la baie Georgienne. Je le répète, si ce canal est construit, d'après les données fournies à la Chambre—données dont je ne puis, toutefois, garantir la parfaite exactitude—mais qui peuvent être soumises à une nouvelle étude ; si ces données sont exactes et si le canal est construit, ce sera certainement un moyen de détourner le trafic américain au bénéfice de ce canal, et cela à tel point que la somme de trafic ainsi détournée sera en elle-même suffisante pour payer les frais d'entretien du canal et l'intérêt sur les déboursés encourus pour sa construction.

L'honorable M. DeBOUCHERVILLE : Quelles sont les données soumises à la Chambre ? Je n'en ai jamais vu.

L'honorable M. BEIQUE : Les données auxquelles je fais présentement allusion peuvent être trouvées dans les discours prononcés dans le Sénat, et particulièrement par l'honorable sénateur de De Lanaudière et l'honorable sénateur d'Ottawa. Je ne me trouvais pas dans la Chambre lorsque l'honorable sénateur de De Lanaudière a pris la parole; mais je m'y trouvais lorsque l'honorable sénateur d'Ottawa a parlé sur le présent sujet. Je dois dire que les données de toutes sortes qu'il a fournies à la Chambre ont fait sur moi une profonde impression, et, je le répète, si ces données sont exactes, le nouveau canal projeté est une entreprise qui, celon moi, devrait être exécutée aussitôt que possible afin de détourner le trafic des Etats-Unis au bénéfice de la route du Saint-Laurent et de nos provinces maritimes, et d'empêcher le trafic canadien d'être détourné au bénéfice des ports des Etats-Unis par le canal Erié approfondi comme je viens de le dire.

L'honorable M. DeBOUCHERVILLE : Plusieurs d'entre nous doivent avoir pensé, lorsque la question du canal de la baie Georgienne a été mise en discussion, ici, qu'il nous fallait des données. Je saisis la présente occasion pour dire que je ne veux soulever aucun doute sur l'exactitude des données fournies par l'honorable sénateur de DeLanaudière; mais il ne nous a pas fourni tous les renseignements dont nous avons besoin. Il me semble—et tous les membres de cette cette Chambre devraient être du même avis sur ce point—que, la présente question nous étant soumise pour être discutée—le gouvernement aurait dû déposer devant nous le rapport fait sur le canal de la baie Georgienne. Ce rapport nous a été promis, l'année dernière, et il l'a été de nouveau cette année; mais nous avons discuté le sujet qu'il traite avant qu'il soit déposé devant nous. Je me demande quelle est la nécessité de construire le canal de la baie Georgienne, à moins que l'on n'aie en vue d'aider les provinces du Nord-Ouest à transporter leur grain. Une autre raison à l'appui de la prouosition de construire le canal en question, c'est qu'il doit être construit afin que les Etats-Unis ne puissent tirer avantage de l'approfondissement de leurs propres canaux, et ne puissent détourner notre trafic au bénéfice de leurs canaux, comme l'a fait remarquer l'honorable sénateur de De Lanaudière. Cet honorable sénateur nous a dit qu'une fois notre trafic détourné au profit des routes américaines, il sera difficile ensuite de le faire revenir; mais je suis d'avis qu'il ne faut pas permettre aux étrangers de monopoliser le transport du grain du Nord-Ouest. Il n'est pas nécessaire de construire un canal de 22 pieds de profondeur pour cet objet—du moins je n'en vois pas la nécessité. Il est admis de tous—même par mon honorable ami (l'honorable sénateur de Russell)—qu'avec le canal de la baie Georgienne nous aurons entre les grands lacs et le port de Montréal une route plus courte que toute autre route existante. Nous devrions avoir toutefois, sous les yeux le rapport des hommes qui ont exploré et arpenté la route de la baie Georgienne. Un canal de 16 pieds de profondeur vaudrait mieux qu'un canal de 14 pieds. On me dit que le canal Erié recevra une profondeur de 14 pieds à partir de Buffalo jusqu'à Albany. Même si nous avions un canal de 14 pieds de profondeur, nous aurions encore un avantage sur le canal des Etats-Unis. Le rapport de M. Shanley nous dit qu'un canal de 9 pieds coûterait trente millions de dollars. J'ai

eu l'occasion de rencontrer M. Shanley quelques mois avant sa mort. Je le rencontrai au "St-Lawrence Hall"; à Montréal, et je lui ai parlé alors du coût du canal. Je lui dis: "Lorsque vous avez fait votre rapport, le coût de la main-d'œuvre était moins élevé qu'à présent, et il me répondit que les grandes facilités dont jouissent les entrepreneurs aujourd'hui, pour transporter tous les matériaux nécessaires aux travaux entrepris, et l'outillage perfectionné et moderne dont ils disposent pour l'exécution des travaux—outillage qui n'existait pas de son temps—compenserait amplement l'augmentation du prix de la main-d'œuvre. D'après son estimation un canal de 9 pieds de profondeur coûterait trente millions de dollars. La présente estimation d'un canal de 22 pieds de profondeur est de cent millions de dollars, et si le canal n'a que 16 pieds de profondeur, il coûtera probablement la moitié de cette somme, soit cinquante millions de dollars. Il y a un autre point relativement à ce sujet. M. Shanley a basé ses calculs sur d'autres considératons que celles qui prévalent aujourd'hui. Si vous voulez construire un canal à navires de 22 pieds de profondeur, vous n'aurez pas seulement 27 écluses à construire, mais vous aurez aussi à canaliser toute la rivière Ottawa, elle-même. Si nous avions devant nous le rapport, nous pourrions nous assurer de ce fait; mais le rapport n'est pas devant nous. Nous ne trouverons, peut-être pas 22 pieds de profondeur, à certains endroits de la rivière Ottawa. D'après l'honorable sénateur de De Lanaudière, les excavations dans la pierre coûtent trois dollars la verge cubique, et il y aura beaucoup de ce genre d'excavation à pratiquer dans la rivière Ottawa, et ce travail absorbera une immense somme d'argent. Puis, vous avez des bateaux d'une capacité de dix mille tonnes, et il vous faudra exhausser tous les points situés sur la route. Il vous faudra exhausser également les chemins de fer. Vous aurez aussi à vous occuper du canal de Hawkesbury, ainsi que des deux ponts à Lachine, et il vous faudra probablement aussi un autre pont au-dessus de la rivière, ici. En effet, tous les ponts devront être exhaussés de manière à permettre aux vaisseaux de passer en-dessous. Mais ce n'est pas le seul point à considérer. Tout le pays n'est pas favorable à ce nouveau canal. Une grande partie du pays y est opposée, et, à mon avis, cette section a choisi le moyen d'empêcher la réalisation du projet en question en suggérant un canal de 22 pieds de profondeur. Cette profondeur n'est pas nécessaire pour faire concurrence aux canaux des Etats-Unis. Une profondeur de seize pieds est plus que ce qui est nécessaire, et une profondeur même de 14 pieds serait amplement suffisante. Pourquoi suggère-t-on maintenant 22 pieds de profondeur? Je fais présentement allusion aux hommes d'affaires de Montréal. Ils disent: "Notre port est la tête de la navigation océanique." Votre port est la tête de la navigation océanique pour les steamers d'un tirant d'eau de plus de 30 pieds; mais quand les steamers océaniques pourront passer devant Montréal, remonter l'Ottawa et continuer leur route jusqu'à Chicago, croyez-vous que vous pourrez continuer alors de considérer votre port comme la tête de la navigation? La tête de la navigation sera alors Chicago; ou bien ce sera Port-Arthur, sur le lac Supérieur, qui portera ce nom. Lorsque les navires océaniques de 20 pieds de tirant d'eau pourront passer devant Montréal et atteindre les lacs, je ne crois pas que le port de Montréal pourra continuer de s'appeler la tête de la navigation. D'honorables sénateurs sont d'avis que l'on n'aurait rien à gagner à laisser passer les vaisseaux océaniques en amont de Montréal. Si nous construisions un plus petit canal que celui projeté—petit canal reliant la baie Georgienne à Montréal, le coût serait beaucoup moins élevé; le coût serait réduit probablement à la moitié du coût de celui qui est proposé en creusant la rivière Ottawa—le prix devant être dans ce cas, réduit probablement à moins de la moitié—peut-être à un tiers de ce que coûterait le canal de 22 pieds. Mais y a-t-il eu une entente entre certaines personnes pour qu'aucun renseignement précis ne soit fourni à la Chambre, depuis que la question du canal de la baie Georgienne lui est soumise. Pourquoi donc le gouvernement ne nous procure-t-il pas tous les renseignements et toutes les données qu'il a à sa disposition? Pourquoi, depuis deux ans,

nous promet-on ces renseignements, et pourquoi n'avons-nous pas encore reçu le rapport fait sur le canal projeté de la baie Georgienne?

L'honorable M. CASGRAIN: En terminant le présent débat, la première chose que j'ai à offrir, ce sont des remerciements aux honorables sénateurs qui ont pris part à la discussion, et particulièrement à ceux qui ont bien voulu faire des allusions bienveillantes à l'étude que j'ai faite de la présente question. J'ai dit en ouvrant ce débat que je ne connaissais pas une meilleure réunion d'hommes que le Sénat pour discuter intelligemment et froidement un sujet de cette nature. La discussion qui a eu lieu a pleinement justifié l'opinion que j'ai exprimée alors. Les honorables sénateurs ont fait voir, en effet, qu'ils prennent un vif et profond intérêt à l'entreprise en question.

On a dit dans diverses occasions que la presse ne prend pas un intérêt suffisant à nos débats. Depuis que la présente question a été discutée, les journaux des diverses parties du Canada ont publié des comptes rendus complets de nos discours, et des journaux même d'outre-mer en ont fait autant. Pour ce qui concerne Montréal, le grand quotidien "La Presse", journal aux 100,000 abonnés, et dont la circulation excède celle de tout autre grand journal imprimé en Canada, a publié une traduction complète du discours que j'ai eu l'honneur de prononcer dans le Sénat, afin de mettre sous les yeux de ses lecteurs tous les renseignements contenus dans ce discours. Ce fait prouve que lorsque le Sénat aborde une question vitale, l'on peut être sûr qu'il trouvera dans la presse du pays un écho favorable.

L'honorable sénateur de Russell semble croire que ce qu'il nous faut est un canal à barges de 14 pieds de profondeur, comme ceux que nous avons sur le Saint-Laurent. Nous avons déjà des canaux de 14 pieds, et la flotte pour utiliser ces canaux n'a pas encore été construite. Ces canaux sont tout à fait capables de recevoir tous les vaisseaux d'un tirant d'eau de 14 pieds, qui naviguent sur les lacs, et je ne vois pas qu'il y aurait un très grand avantage à tirer de canaux de 14 pieds de profondeur—les uns sur le Saint-Laurent et un autre sur l'Ottawa. Si des canaux de 14 pieds de profondeur sont assez grands, la meilleure chose que le Canada puisse faire est d'économiser ses deniers et de se servir de ces canaux qui sont maintenant ouverts au commerce. Des canaux de ce genre répondraient à toutes les demandes, si les transbordements de marchandises à Port-Colborne et ailleurs pouvaient nous satisfaire. Mais si l'on sent la nécessité d'un canal reliant Montréal à la baie Georgienne *via* la rivière Ottawa, il n'est pas douteux que ce canal doive avoir une profondeur de 22 pieds—ce qui implique un canal par où pourront passer des vaisseaux d'un tirant d'eau de vingt pieds. Avec un canal de ce genre vous aurez cet avantage que tous les voiliers qui naviguent sur le lac Supérieur, dans la baie Georgienne et sur le lac Michigan; ainsi que les vaisseaux qui passent par le Sault Ste-Marie, pourront se servir de la route de l'Ottawa jusqu'au port océanique de Montréal. Avec un canal de 22 pieds de profondeur, vous serez en état d'y admettre aisément les divers bateaux océaniques portant des cargaisons destinées aux divers marchés. Il y a peu de ces divers bateaux dont le tirant excède 20 pieds, parce que ces bateaux, ordinairement appelés les "tramps", sont tenus de faire escale à différents ports fluviaux. Par exemple, les bateaux de cette classe, à destination de la République Argentine, prennent une partie de leur chargement dans un port appelé Rosario, et situé dans le haut du fleuve. Mais ils le complètent à La Plata, en dehors de la barre. Nous voyons aussi sur le Danube des vaisseaux qui chargent à Ibraila et à Galatz; mais ils complètent leur chargement à Sulina en dehors de la barre. Or, ces deux grands fleuves, le Danube et La Plata, sont les concurrents du fleuve Saint-Laurent, et ils ont à leurs embouchures des barres où il n'y a qu'une profondeur de dix-neuf ou vingt pieds d'eau, selon la saison et la température. Puis, notez que ces bateaux-tramps visitent fréquemment les divers ports du monde, et c'est pourquoi une profondeur d'eau de 22 pieds est tout à fait suffisante pour leur permettre d'entrer dans les ports. Comme l'honorable sénateur de Montarville l'a dit, si le canal de la baie Georgienne est construit, le port de Montréal deviendra un port océanique et un port des lacs.

L'honorable sénateur de Russell nous a parlé des forces hydrauliques que procurera la route de l'Ottawa. Il est bien établi qu'aux vingt-sept écluses de cette route, si l'on emmagasine les eaux de la manière décrite par l'honorable sénateur, il y aura une force hydraulique d'au moins un million de chevaux-vapeur durant toute l'année. Or, que signifie cette force? C'est tout simplement l'équivalent de sept millions de tonnes de houille tirées annuellement d'une mine inépuisable. Si vous jetez les yeux sur la production des houillères des pays les plus progressifs du monde, vous verrez qu'en 1906, la Grande-Bretagne produisait six tonnes de houille par tête de sa population. Dans les Etats-Unis, l'Allemagne et la Belgique la production par tête est de quatre tonnes ; en France, en Autriche-Hongrie, la production est d'une tonne par tête, et, en Canada, la production est d'une tonne et demie par tête. Mais, en Canada, nous avons plusieurs forces hydrauliques déjà exploitées et un grand nombre d'autres qui ne le sont pas, la force hydraulique que nous pourrions développer en Canada excéderait de beaucoup la force motrice que nous développons avec une tonne et demie de houille par tête de notre population. En sorte que, dès que le nouveau canal sera construit, les forces hydrauliques que l'on pourra en tirer seront demandées. Si l'on pouvait mettre à la disposition des industriels les forces hydrauliques de la rivière Ottawa canalisée comme je l'ai dit, elles procureraient annuellement une force équivalente à la force obtenue de sept millions de tonnes de houille, et nous pourrions, de cette manière, donner de l'emploi à une couple de millions d'artisans ou d'ouvriers que nous tiendrions tout aussi occupés et productifs que le sont ceux des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et de la Belgique. Ces artisans et ces ouvriers produiraient les différents articles fabriqués dont le pays a besoin, et le Canada recevrait alors l'équivalent de ce que peut produire dans l'industrie une consommation annuelle de deux tonnes et demie de houille par tête de la population. Même cette consommation est d'une tonne et demie par tête de moins que ce qui est consommé aux Etats-Unis, en Allemagne et en Belgique. C'est pourquoi, je prétends qu'il serait très aisé d'utiliser toute la force hydraulique en question. Cette force hydraulique offre encore cet avantage sur l'usage de la houille. Une fois la force hydraulique mise en service, elle est infiniment plus économique que la force produite avec de la houille, et, conséquemment, plusieurs industries qui ne seraient pas rémununératrices avec l'usage de la houille à $3 la tonne, le deviendraient en se servant de la force hydraulique. Si ce million de chevaux-vapeur est l'équivalent de sept millions de tonnes de houille, si nous évaluons cette houille à seulement un dollar et demi la tonne, ces sept millions de tonnes représenteraient dix millions de dollars par année—ce qui est trois fois plus que ce qui est nécessaire pour payer trois pour cent d'intérêt sur le coût du canal estimé à cent millions de dollars. Le progrès fait par toutes les grandes nations industrielles a été proportionnel à leur production de houille. C'est-à-dire, que ce progrès a eu pour base la force motrice économique, et sans cette force motrique économique, il n'aurait pas été possible aux nations industrielles auxquelles je viens de faire allusion, d'atteindre la haute position qu'elles occupent dans le monde industriel. C'est pourquoi, en offrant une force motrice économique comme celle que pourrait produire le nouveau canal en question, nous ferions naître au milieu de nous plusieurs industries ne pouvant être établies dans les conditions actuelles, et nous accroîtrions ainsi considérablement la richesse nationale. Prenez par exemple, la fabrication de la pâte de bois, ou pulpe à papier. L'honorable sénateur de Russell reconnaîtra avec moi que cette pulpe ne peut être produite profitablement en Canada, en se servant de la vapeur comme force motrice. Ce genre de production requiert une force motrice économique. Avec de la houille à $3 la tonne, nous ne pourrions exploiter l'industrie de la pulpe, et ce n'est qu'un exemple entre bien d'autres que je pourrais mentionner. Je citerai quelques autres exemples où la force motrice économique obtenue par l'énergie électrique pourrait être utilisée. L'un est la fusion du minerai par le procédé électrique—procédé qui ne fait que prendre naissance. La fusion

par l'énergie électrique de tous les minerais, y compris le minerai de fer, est maintenant possible. L'application de l'électricité à cet usage permet de se dispenser absolument de l'usage de la houille, et de produire du fer où les frais de transport du minerai ou de la houille rendraient cette production trop dispendieuse ou impossible.

Le procédé de la fusion par l'électricité est basé uniquement sur la température énorme produite par le fourneau électrique. Le minerai se fond et l'oxigène qu'il contient est éliminé à mesure que ce gaz s'exhale du métal en fusion. Ce genre de fusion diffère de celui opéré avec du coke où le carbone du coke en combustion se combine d'abord avec un atome de l'oxygène de l'air—se transformant ainsi en carbone monoxide—et ensuite avec un autre atome de l'oxygène renfermé dans le minerai qui ne se fond pas—ce qui forme le gaz acide carbonique et il s'échappe sous cette forme du fourneau. L'oxygène du minerai est ainsi absorbé lentement par le carbone du coke jusqu'à ce que le métal seul soit laissé en fusion.

Un autre usage de l'énergie électrique est de concentrer, comme on le dit, le nitrogène atmosphérique de manière à pouvoir s'en servir dans l'agriculture comme fertilisant, précisément comme l'on se sert des fameux nitrates du Chili et du guano du Pérou. L'atmosphère contient un approvisionnement inépuisable de nitrogène; mais sous une forme inerte, comme les savants le constatent. C'est-à-dire que cette substance n'est pas absorbée immédiatement par les plantes, ou plutôt par les bactéries par lesquelles celles-ci se nourrissent de nitrogène. Le meilleur moyen employé a toujours été de fournir le nitrogène à la terre sous la forme d'un sel soluble, et, jusqu'à présent, l'on ne s'est servi comme fertilisant que de nitrate et de guano, et d'engrais animal ou végétal, parce que les chimistes n'avaient pas trouvé le moyen de produire des sels nitrogènes avec le nitrogène atmosphérique. Mais au moyen de la température terrifiante du fourneau électrique, ce résultat depuis si longtemps cherché a été obtenu, et la production du nitrate avec le nitrogène atmosphérique est, aujourd'hui, un procédé industriel en usage dans la Norvège. Sous une température comme celle à laquelle je viens de faire allusion, le nitrogène récalcitrant se combine avec la chaux et se transforme en un sel soluble—et c'est tout ce qui est nécessaire pour constituer un fertilisant.

Et ces applications éminemment utiles du fourneau électrique sont seulement le résultat de développements récents. Les savants du monde et les inventeurs veulent, cependant, trouver quelque chose de plus, et il est probable que, par leurs efforts, ils y réussiront.

Permettez-moi maintenant de résumer mon argumentation de manière à concentrer l'attention sur les points saillants.

Le canal de 22 pieds de profondeur sera une grande voie de communication et développera 1,000,000 de chevaux-vapeurs. Comme voie publique il reliera l'océan Atlantique au centre du continent de l'Amérique du Nord. Nos lacs seront de vastes mers intérieures, plus importantes que l'est la Baltique, et d'une importance guère moindre que la Méditerranée dont l'histoire est bien connue. Ce canal fera sortir de ses quartiers d'hiver l'immense flotte des lacs où elle se trouve comme emprisonnée durant la froide saison, et accroîtra des deux tiers l'utilité de cette flotte. Comme conséquence, les frais considérables qui se répartissent actuellement sur les 7 mois de navigation, seront partagés, une fois le canal construit, entre les 12 mois de l'année, ce qui réduira le taux de la dépense journalière et permettra à cette flotte de transporter des cargaisons plus économiquement qu'aujourd'hui. Par le nouveau canal il y aura beaucoup moins de manutention de cargaisons, de même que la distance sera abrégée, ce qui assurera ainsi un transport plus économique des produits de l'ouest.

Et le nouveau canal détournera à son bénéfice toutes ou presque toutes les exportations et importations entre l'Europe et la contrée située à l'ouest des lacs.

Comme source de forces hydrauliques, le nouveau canal nous procurera l'équivalent d'une inépuisable mine de houille, rapportant quelques sept millions de tonnes de houille par année, ce qui est suffisant pour tous les besoins industriels de deux millions et plus d'artisans et d'ouvriers et pour tenir tout ce monde occupé comme on l'est en Angleterre, aux Etats-Unis et en

Belgique. Le nouveau canal procurera des forces hydrauliques si économiques qu'elles rendront possibles l'exploitation de plusieurs industries nouvelles que l'on ne pourrait exploiter profitablement avec l'emploi de la houille. Le nouveau canal se trouvera sur la grande route de l'ouest, à travers une région très fertile, ce qui en fera le plus puissant moyen de colonisation que nous puissions imaginer, et un centre où des industries de toutes sortes seront établies.

Enfin, les déboursés que nécessitera la construction de ce nouveau canal ne seront pas un sacrifice devant toujours peser sur le pays. Dans un avenir rapproché, lorsque l'on utilisera toutes les forces motrices du canal, la capitalisation des profits raisonnables réalisés par l'usage de ces forces doublera, ou triplera même le coût total du canal. Toute cette entreprise peut être exécutée pour $100,000,000, et nous sommes heureusement en état de faire face à cette nouvelle dépense.

Permettez-moi, maintenant, d'énoncer une vérité évidente. Je n'ai aucune apologie à faire en le faisant, parce que les vérités évidentes méritent, quelquefois, d'être énoncées afin de rappeler toute la force qu'elles ont.

La richesse matérielle, si on l'analyse bien, est la transformation des matières premières en produits utiles, et le transport de ces matières et produits utiles du lieu de leur provenance au lieu où on en a besoin pour la consommation. Cette transformation requiert l'emploi de forces motrices—en grande quantité et économiques—comme le transport des produits a besoin de voies de communication commodes et économiques. Or, si nous considérons que le canal de la rivière Ottawa offrirait tous ces avantages, avons-nous besoin de chercher d'autres preuves des bénéfices inestimables que nous en tirerions ? Ce sont des entreprises de ce genre qui constituent la base de toute prospérité. A côté du chemin de fer Intercolonial—l'œuvre des hommes d'Etat qui ont fondé la confédération canadienne; à côté du chemin de fer Canadien du Pacifique—l'œuvre de cet autre homme d'Etat, sir John A. Macdonald, et à côté du "Grand-Tronc-Pacifique",—œuvre de notre grand premier ministre actuel—le canal de l'Ottawa figurera comme l'une des pierres angulaires de la grandeur future de notre jeune, vigoureux et ambitieux pays.

L'honorable M. SCOTT : Le rapport sur les explorations du canal projeté est en voie de préparation, et j'ignore quand il nous sera transmis, ici.

IMMIGRATION CHINOISE (BILL).

SECONDE LECTURE.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose la deuxième lecture du bill (OO) intitulé : "Loi modifiant la loi de l'immigration chinoise. Le présent bill a deux objets. Le premier est de nous mettre en état de déporter les Chinois qui peuvent avoir obtenu illégalement ou subrepticement leur permis d'entrer en Canada, et de les renvoyer au pays d'où ils viennent ; et le second objet est d'établir certaines restrictions qui empêchferont d'appliquer la disposition de la loi en vertu de laquelle des Chinois dont l'âge excède 17 ans ont obtenu leur admission dans les écoles de la Colombie-Anglaise, et de cette manière ont pu éluder l'obligation de payer la taxe d'entrée. Tels sont les deux objets du présent bill. Quand ce bill sera examiné en comité, je donnerai très volontiers toutes les autres explications qui me seront demandées.

L'honorable M. LOUGHEED : Puis-je demander à mon honorable ami comment nous pouvons intervenir sur la question d'éducation, relativement à la Colombie-Anglaise?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Le présent bill est un amendement à la loi actuelle. Sous l'empire de cette loi, certaines classes de Chinois sont admises en Canada sans payer la taxe d'entrée. Parmi ecs privilégiés sont les étudiants, et on allègue dans la Colombie-Anglaise que l'on a abusé considérablement, de ce privilège, et que des Chinois d'un âge mûr et dépassant l'âge d'étudiants, ont fréquenté les écoles dans le but d'éluder le paiement de la taxe d'entrée, ou de la capitation. La Chambre comprendra qu'il y a des objections sérieuses à ce que des Chinois âgés de plus de 17 ans, fréquentent nos écoles. La même objection a été soulevée, je crois,

aux Etats-Unis, et ces Chinois ont été exclus comme on veut les exclure ici. Le présent bill, comme je l'ai dit, est un amendement à la loi actuelle.

LOI DES CONSERVES ALIMENTAIRES.

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la deuxième lecture du bill (147) intitulé: "Loi à l'effet d'abroger la loi concernant les conserves en boîtes.

Cette loi fut adoptée, il y a quelques vingt-sept ans, et s'appliquait seulement aux marchandises conservées en boîtes pour les fins de la consommation en Canada. On a soulevé la question de savoir si le parlement fédéral était autorisé à passer une loi de cette nature, et elle ne fut jamais appliquée. Une autre loi à l'effet de reviser de temps à autre cette législation fut adoptée subséquemment. Cette dernière loi s'appliquait aux articles alimentaires expédiés d'une province à une autre, ou du Canada à quelque pays du dehors.

L'honorable M. LOUGHEED : A-t-on l'intention de remplacer cette autre loi par le présent bill?

L'honorable M. SCOTT : Les dispositions de cette loi sont renfermées dans le statut de 1907; mais ce statut n'a pas été abrogé. Le ministère de la Justice a déclaré, il y a quelque temps, que cette loi était *ultra vires*.

L'honorable M. LOUGHEED : A-t-elle jamais été soumise à une cour de justice?

La motion est adoptée, et le bill est lu une deuxième fois, et adopté.

LOI DES VIANDES ET CONSERVES ALIMENTAIRES (BILL).

DEUXIEME LECTURE.

L'honorable M. SCOTT : Je propose la deuxième lecture du bill (149) intitulé: "Loi à l'effet de modifier la loi concernant les viandes et conserves alimentaires.

Les changements proposés ne sont pas très importants. La première disposition s'applique à toutes les fabriques de conserves, et ceux qui désirent être exemptés de son application, doivent s'adresser au gouverneur en conseil, qui décidera s'ils doivent en être exemptés ou non. L'autre changement se rapporte au commerçant. D'après l'usage suivi jusqu'à présent, celui qui achète directement dans les établissements de conserves—c'est-à-dire, le marchand en gros, place sa propre étiquette sur la mrachandise ainsi achetée. En sorte qu'il se substitue à l'emballeur. Le troisième changement est la correction d'une erreur de copiste—c'est-à-dire que le mot "marqué" est remplacé par les mots "mis en boîte ou emballé".

L'honorable M. LOUGHEED : Est-il proposé de tenir encore l'emballeur responsable en vertu de l'article 2?

L'honorable M. SCOTT : Le marchand en gros qui place son étiquette sur la marchandise est celui qui devrait être tenu responsable de toute contravention à la loi.

L'honorable M. LOUGHEED : Pourquoi exempterions-nous de toute responsabilité l'emballeur ? Par quel raisonnement pouvez-vous exempter de toute poursuite un emballeur qui place dans le colis un article d'une qualité inférieure ? Il me semble que l'un et l'autre—l'emballeur et le marchand en gros—devraient être tenus également responsables .

L'honorable M. SCOTT : Le marchand en gros débite l'article dans le public, et il assume par ce fait la responsabilité. Il me semble que le tenir responsable de la qualité de la marchandise, offre une plus grande protection pour le public, parce que sa réputation est en jeu. Dans tous les cas le marchand en gros qui achète des emballeurs tient à ce que sa propre étiquette figure sur les marchandises. Le marchand en gros insiste pour que son nom soit ainsi publié par l'emballeur, et la responsabilité est assumé par lui. L'emballeur se trouve ainsi exempt de toute responsabilité envers celui qui débite la marchandise au public.

L'honorable M. GIBSON : C'est ce qui est fait dans tous les genres d'affaires. La même fabrique délivre, disons, une douzaine d'étiquettes différentes selon les conditions du commerce. Elle délivre la même marchandise aux différents marchands, sans causer aucun préjudice. Je ne vois pas pourquoi les emballeurs s'opposeraient à la présente proposition de loi. Il y a 34 emballeurs qui se sont organisés sous le nom

de "Canadian Canners' Organization"—(Association d'emballeurs de conserves alimentaires canadiens). Les marques particulières de commerce de chacun de ces emballeurs de conserves n'ont pas été toutes conservées par les plus importants établissements. Ceux-ci ont simplement tenu compte des moins importantes, et ils ont placé sur leurs marchandises leurs propres étiquettes sur les boîtes de conserves, et les débitants insistent maintenant pour que les fabricants marquent spécialement pour eux les marchandises qu'ils leur vendent. Il n'y a pas un fabricant de chemises, ou un orfèvre dans le pays, qui ne fasse marquer sur ses marchandises ces mots : "Spcialement fabriqué pour tel ou tel", bien que ces diverses marchandises puissent toutes provenir de la même fabrique. Un cas s'est présenté au sujet de la mise en boîtes de homard—le marchand anglais ayant insisté pour être autorisé à placer so propre marque sur les boîtes de homard devant être exportées en Angleterre. Tous les membres du Sénat ont paru adhérer à cette proposition. Si l'autorisation n'avait été donnée, les emballeurs de homard en eussent souffert, et, naturellement, pour ne pas nuire à leur commerce de homard, ils décidèrent de n'accepter que les boîtes portant leurs propres marques. Les fabricants canadiens de conserves alimentaires n'ont pas plus droit à ce privilège que les autres emballeurs. Les marchands en gros sont aussi responsables envers le public que le sont les emballeurs de conserves, et il devrait leur être permis d'attacher sur leurs marchandises leurs propres étiquettes.

L'honorable M. POWER : Je ne partage pas l'opinion de l'honorable sénateur qui vient de reprendre son siège; mais je n'exposerai pas maintenant ma propre manière de voir. Lorsque nous siégerons en comité, je discuterai la question.

La motion est adoptée, et le bill lu une deuxième fois.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures.

Hon. M. GIBSON.

SENAT.

Séance du mercredi, 13 mai 1908.

Présidence de l'honorable M. RAOUL DANDURAND.

La séance s'ouvre à trois heures.

Prière et affaires courantes.

SUSPENSION DES REGLES.

L'honorable M. YOUNG, au nom du comité des ordres permanents, présente son 24ième rapport. Il dit : Le temps pour recevoir des requêtes relatives aux bills d'intérêt privé expire demain, et le comité a jugé opportun d'accorder un nouveau délai, et de prolonger aussi le temps de la réception des rapports des comités permanents, et, avec le consentement de la Chambre, je propose la suspension des règles pour nous permettre d'adopter immédiatement le rapport.

L'honorable M. de BOUCHERVILLE : Je crois que le délai expire demain.

Il a été accordé, il y a quelque temps, un délai. Conséquemment, si nous adoptons cette motion, nous allons abandonner absolument nos règles, et je crois qu'il vaudrait mieux supprimer nos règles que d'en faire fi continuellement en prolongeant les délais.

L'honorable M. YOUNG : Il y a du vrai dans ce que dit l'honorable sénateur, mais permettez-moi de faire remarquer que le délai pour la présentation des requêtes est expiré, et qu'aucune autre requête ne peut être présentée à la Chambre sans que la Chambre suspende les règles ou donne la permission de la présenter. Il a jusqu'à un certain point raison lorsqu'il dit que la Chambre devrait toujours permettre la présentation de requêtes à cette époque de la session.

L'honorable M. LANDRY : Je pense qu'on est plus strict dans la Chambre des Communes que nous ne le sommes ici.

L'honorable M. YOUNG : On y a plus de temps.

L'honorable M. de BOUCHERVILLE : J'objecte à cette motion.

L'honorable M. LANDRY : Je propose que le rapport soit pris en considération demain.

L'honorable M. de BOUCHERVILLE : Je croyais que la motion demandait l'approbation du rapport.

Le PRESIDENT : Non, la motion demandait la suspension des règles pour permettre l'adoption du rapport aujourd'hui ; mais elle doit être adoptée à l'unanimité, et vu que la Chambre n'est pas unanime, l'honorable sénateur demande qu'elle soit prise en considération demain.

La motion est adoptée.

PRESENTATION DE BILLS.

Bill (RR) intitulé ; " Loi pour faire droit à Catherine Ann Cannon." (L'honorable M. Baird.)

Bill (SS) intitulé : "Loi concernent la compagnie dite "The Lake Champlain and St. Lawrence Ship Canal Company." (L'honorable M. Belcourt.)

Bill (TT) intitulé : " Loi concernant certains brevets de la General Chemical Company." (L'honorable M. Kerr.)

Bill (UU) intitulé : "Loi pour faire droit à Mary Alexander." (L'honorable M. Derbyshire.)

Bill (VV) intitulé : "Loi pour faire droit à Katurah Stewart Paulding." (L'honorable M. Derbyshire.)

Bill (WW) intitulé : "Loi modifiant la loi de tempérance du Canada." L'honorable M. McGregor.)

UN POINT D'ORDRE.

AVIS DE MOTION.

1. Le gouvernement sait-il si M. Georges Tanguay, de Québec, marchand, a été pendant plusieurs années et jusqu'aux récentes élections municipales tenues en février dernier, l'un des échevins de la cité de Québec et l'un des partisans les plus découés d'une administration civique dont M. Parent, le président actuel de la commission du chemin de fer Transcontinental, aurait été le chef ?

2. Sait-il également si au cours du mois de mai 1900, ce même M. Tanguay—dans une réunion extraordinaire du conseil de ville qui aurait été secrètement convoquée, et à laquelle le maire n'aurait pas été invité afin de ne pas violenter sa proverbiale modestie, fût-il dit—a fait voter, aux dépens des contribuables, un bonus de $5,000 qui aurait ou n'aurait pas trouvé son chemin jusqu'au fond du gousset de Son Honneur?

3. Combien ce même M. Georges Tanguay a-t-il annuellement reçu des commissaires du chemin de fer Transcontinental, dont M. Parent est devenu le président, pour effets et marchandises vendues, pendant chacune des années 1904-1905, 1905-1906, 1906-1907 et 1907-1908?

L'honorable M. POWER : Je désire soulever une question d'ordre sur cette interpellation. A mon avis, la dernière des trois questions est la seule qui soit régulière, et je crois que les mots "dont M. Parent aurait été le chef" sont aussi irréguliers. Je n'ai pas étudié cette question avec soin, mais plus tard je l'étudierai, si Son Honneur pense qu'il est nécessaire que je l'étudie. Il est évident pour les autorités de la Chambre, que de pareils avis sont irréguliers. Je lis Bourinot, à la page 434. Il dit peu à ce sujet, mais je lis ce qui suit :

La question doit être simple et strictement précise dans ses allégations. Si elle est hypothétique, elle est irrégulière, et, en général, il ne devrait pas être fait de réponse à cette question. Elle ne doit pas être ironique ou contenir une imputation.

Puis May dit, à la page 243 :

Comme le cahier des avis est publié par ordre de la Chambre, l'avis d'une motion ou d'une question qui doit être posée à un membre et qui contient des expressions blessantes, qui violent les règles ou qui est autrement irrégulière, peut, avec la permission du président, être corrigée par le greffier à la table.

A la page 249 je trouve les mots suivants sur lesquels j'appelle particulièrement l'attention de Son Honneur :

Le but d'une question est d'obtenir de la Chambre des renseignements et non pas de les lui donner.

Je ferai remarquer que ce n'est pas là le but de la question qu'a posée l'honorable sénateur.

Une question ne doit pas contenir un exposé de faits, à moins qu'il ne soit nécessaire de rendre la question plus claire et de prouver les faits qu'elle mentionne; une question ne doit pas, non plus, contenir d'arguments, de conclusions, d'imputations, d'épithètes, d'expressions ironiques ou qui prêtent à la controverse.

A la page 250 je dis :

Une question qui contient les noms de personnes ou des assertions qui ne sont pas strictement nécessaires pour rendre la question intelligible ne pourra être insérée dans le cahier des avis. Une question ne peut avoir pour but de demander l'expresson d'une opinion ni de résoudre la solution d'une question légale abstraite ou d'une proposition hypothétique. Il est, aussi, irrégulier de demander simplement si certaines choses, certaines assertions publiées dans un journal sont vraies, mais l'attention peut être appelée sur ces assertions, si le membre du parlement qui les fait prend la responsabilité de leur exactitude. Il ne peut être posé aucune question qui jette du louche sur le caractère ou la conduite d'une personne, et les questions mentionnées à la page 278 ne peuvent être posées que dans une motion originelle, et pour la même raison il ne peut être posé une question qui contient des accusations d'un caractère personnel.

Puis je lis aux pages 277 et 278 :

Certaines choses ne peuvent pas être discutées sauf dans une motion originelle à laquelle il peut être fait un amendement, ou par un vote distinct de la Chambre sur la conduite du Souverain, de l'héritier présomptif du Trône, du vice-roi, et du Gouverneur général de l'Inde, du lord-lieutenant d'Irlande, du speaker, du président des voies et moyens, des membres des deux Chambres du parlement, des juges des cours supérieures du Royaume-Uni, y compris les personnes occupant la position de juges, comme les juges des cours de liquidations et des cours de comté.

Je crois qu'un membre de la commission du chemin de fer Transcontinental National occupe une position quelque peu semblable à celle d'un juge. May ajoute :

Pour da même raison, aucune accusation d'un caractère personnel ne peut être portée, sauf par une motion distincte et directe à cet effet. Conséquemment aucune assertion de ce genre ne peut entrer dans un avis de motion tendant à déclarer que l'attention de la Chambre sera attirée sur une pareille chose.

Je n'ai pas l'intention de m'étendre plus longuement sur le sujet. Je pense que la Chambre a été bien tolérante à ce sujet, parce qu'il a été donné pendant longtemps de pareils avis qui sont contraires à notre expérience parlementaire et qui ont pour but de mettre le Sénat en conflit avec un corps qui ne devrait pas lui être hostile. Je désire avoir la décision d'une autorité pour savoir si de pareils avis peuvent être donnés.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur qui a soulevé le point d'ordre avait parfaitement raison de dire qu'il n'était pas tout à fait prêt à le discuter. Je lui donnerai jusqu'à demain pour se préparer. Je lui donnerai trois ou quatre jours, s'il les désire ; mais l'autorité qu'il a citée ne s'applique pas du tout à la question. Bourinot dit :

Il a été déidé à maintes reprises dans les communes anglaises qu'un membre du parlement peut donner une explication qui est nécessaire à la compréhension de sa question, mais il ne peut pas entamer une discussion générale.

Il dit aussi :

Elle ne doit pas être ironique ou contenir une imputation.

Est-ce que l'honorable sénateur a démontré comment ma question est ironique ou comment elle contient une imputation ? Ma question est simple. Je n'affirme pas les faits. J'ai demandé si le gouvernement a entendu mentionner ces faits ? Le gouvernement est libre de dire qu'il ne sait rien à ce sujet ou bien qu'il sait que la chose est vraie. Je demande au gouvernement s'il sait que M. Georges Tanguay, marchand de Québec, a été, durant plusieurs années, et jusqu'aux récentes élections municipales faites en février dernier, un des échevins de la ville de Québec, et l'un des partisans les plus dévoués d'une administration civique dont M. Parent, le président actuel de la Commission du chemin de fer Transcontinental, a été le chef ?

L'honorable M. POWER : Qu'est-ce que le parlement a à voir à cela ?

L'honorable M. LANDRY : L'honorable sénateur ne sait pas cela. Je vais lui faire saisir. Je demande si le gouvernement sait que toutes les personnes qui ont servi sous M. Parent, pendant qu'il était maire de Québec, sont précisement les mêmes personnes autorisées par le gouvernement ou par M. Parent ? Où est l'ironie là-dedans ? Il n'y en a pas. Je veux savoir si le gouvernement, qui dépense l'argent du pays en donnant à M. Georges Tanguay $10,000 ou $12,000, chaque année—c'est la somme que nous donnera le ministre en faisant sa réponse—si le gouvernement, dis-je, sait que M. Georges Tanguay ou une autre personne doit recevoir annuellement $10,000 ou $12,000, parce qu'il a servi dans l'administration de M. Parent ? Je n'affirme pas le fait, mais je veux savoir si le gouvernement sait que ces personnes qui reçoivent $10,000 ou $12,000 annuellement, sont des partisans dévoués de M. Parent ? C'est l'argent du public qui va dans les goussets de ces gens-là. Si le gouvernement dit qu'il n'en sait rien, cela règle la question. Peut-être s'occupera-t-il de la chose à l'avenir. Voilà l'objet de la question. Il n'y a pas d'ironie là-dedans : mais je demande si le gouvernement est au fait d'une pareille chose. S'il ne le sait pas, il n'est pas aussi coupable qu'il le serait autrement. L'année dernière, M. Tanguay a reçu $12,000 et l'année précédente il a reçu $10,000, et un autre monsieur a reçu, l'année dernière, $15,000. Je ne me rappelle pas la somme qu'il reçut l'année précédente. Le gouvenement va dire s'il sait cela ou non. Il n'y a pas là d'ironie, et l'honorable sénateur dit que nous ne devons rien dire contre M. Parent parce

qu'il est juge. Quand a-t-il été nommé juge ? C'est un fonctionnaire public, sous l'autorité du parlement.

Nous désirons savoir comment il emploie l'argent qu'il reçoit du public ? Il donne cet argent à ses fidèles serviteurs. Nous voulons savoir comment il est donné. Et l'on dit que nous ne pouvons nommer M. Parent, parce qu'il est considéré comme un juge du pays. J'admets avec mon honorable ami qu'il n'était pas prêt à discuter lorsqu'il a soulevé ce point d'ordre.

L'honorable M. CHOQUETTE : Je ne veux pas précisément me prononcer sur le point d'ordre parce que je ne suis pas prêt à le discuter. Mais je regrette beaucoup que l'honorable sénateur ait jugé à propos d'inscrire cette question dans le cahier des avis. J'ignore si les questions sont absolument irrégulières ; mais, moi, comme citoyen de Québec, je regrette que mon honorable ami les ait posées. Il a le droit de savoir si celui-ci ou celui-là a reçu de l'argent du gouvernement.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur doit borner ses remarques au point d'ordre.

L'honorable M. CHOQUETTE : Oui, je comprends. Je tiens pour admis que le point d'ordre est bien soulevé. Il me semble qu'il est bien soulevé ; mais je ne puis affirmer qu'il l'est. En posant une question, il n'est pas nécessaire de fouiller dans le passé des hommes qui peuvent avoir reçu de l'argent du gouvernement, de dire qu'un tel ou un tel a été le serviteur de celui-ci ou de celui-là. Je dis, comme membre du Sénat et comme citoyen de Québec, que je regrette que mon honorable ami ait jugé à propos de déclarer que ce monsieur a été un partisan dévoué de M. Parent dans une administration civique. Je dirai, de plus, que j'ai eu des difficultés politiques avec M. Parent. Il me semble que l'honorable sénateur a le droit de demander si cet homme-ci ou cet homme-là a reçu de l'argent de la Commission du Transcontinental dont M. Parent est le président. Cette question peut-être une question convenable, mais je ne crois pas qu'il convienne d'insérer dans nos procès-verbaux une pareille question, surtout parce que dans ces questions sont nommées comme membres du conseil de la ville de Québec des personnes qui n'en faisaient pas partie, à l'époque où M. Parent était maire. J'espère donc que le point d'ordre est bien soulevé. S'il ne l'est pas, je regrette que mon honorable ami n'ait pas posé directement sa question au lieu de l'exprimer dans les termes qui ne l'aident pas à atteindre son but.

L'honorable M. ELLIS : Puis-je faire remarquer à l'honorable sénateur que le deuxième paragraphe prête on ne peut plus à objection ? C'est à la fois une assertion ironique et une affirmation de faits que personne ne connaît, relativement aux motifs pour lesquels les $5,000 ont été donnés, apparemment un don du conseil municipal de Québec. De pareilles assertions ne doivent pas être insérées dans les procès-verbaux de la Chambre.

L'honorable M. LANDRY : Je demande si ce sont là des faits. Je ne dis pas que la chose est vraie.

Le PRESIDENT : La règle 27 décrète :

Il n'est reçu aucune motion par écrit portant préambule.

Je prétends que ceci s'applique, comme ce qui a été cité de Bourinot et de May, aux questions posées qui doivent être encore plus précises et ne s'applique qu'aux questions auxquelles il doit répondre.

L'honorable M. LANDRY : Il ne s'agit pas de cela maintenant.

Le PRESIDENT: Je dirai, de plus, qu'il y a une autre raison pour m'autoriser à déclarer ces paragraphes irréguliers ; Le ton ne concorde pas avec les règles de la Chambre.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre est-il prêt à répondre à la question ?

L'honorable M. SCOTT : Non. Les membres du gouvernement n'ont pas les renseignements que demande l'honorable sénateur, et j'approuve la remarque de l'honorable sénateur de Québec qui a dit que la dignité du Sénat ne doit pas être blessée comme l'honorable sénateur l'a blessée en maintes occasions. Il a donné avis de huit ou dix interpellations de ce genre, dans lesquels il attaque la caractère de particuliers, et je crois que le Sénat ne devrait pas servir d'intermédiaaire par lequel l'honorable sénateur peut faire les insinuations qu'il se plaît à faire de temps à autre.

L'honorable M. LANDRY : Je poserai demain ma question sans ces deux paragraphes, et nous verrons si nous pourrons obtenir de l'honorable ministre des renseignements relatifs à l'emploi de ces deniers publics. Je crois que la question du préambule s'applique aux membres du parlement et non pas aux interpellations. Il n'y a là aucun préambule. Deux ou trois questions différentes ont été posées.

L'honorable M. LOUGHEED : Comme sénateur, j'aimerais à savoir si un avis d'interpellation doit être traitée comme une motion ?

Le PRESIDENT : Non. J'ai dit qu'en vertu de la règle 27, une motion ne peut pas être précédée d'un préambule, et que pareillement un préambule ne peut précéder une interpellation, et je tiens pour admis que les deux questions posées dans ce casci ne peuvent être qu'un préambule déguisé de l'interpellation qui a été faite. D'ailleurs, les deux questions,—au moins, la deuxième—violent la règle qui dit qu'une interpellation ne doit contenir rien d'ironique.

L'honorable M. POWER : Je veux faire preuve de bonne volonté à l'endroit de l'honorable sénateur de Stadacona. L'honorable sénateur dit qu'il se propose de donner avis d'une semblable interpellation, dont il retranchera les deux premiers paragraphes. Je désire attirer l'attention de l'honorable sénateur sur le dernier paragraphe contenant ces mots : " Dont M. Parent devint le président " ? Ces mots violent la règle. L'honorable sénateur a le droit de parler de Georges Tanguay et de demander quelles sommes d'argent il a reçues de la Commission du chemin de fer Transcontinental, mais l'autre chose ne forme pas une partie convenable de la question qui devrait être posée.

L'honorable M. LOUGHEED : Personnellement j'aimerais que Son Honneur le Président expliquât plus clairement la distinction, si distinction il y a, entre un avis d'interpellation et une motion. Il semblerait d'après les règles que les deux tombent dans la même catégorie. La règle 27 s'applique aux avis comme aux motions. De la règle 21 à la règle 26, règles qui s'appliquent aux avis d'interpellation. Je ne trouve rien qui ait trait à la question du préambule. Alors, dois-je comprendre que la décision de Son Honneur s'appliquera, à l'avenir, à un avis d'interpellation, ou, en d'autres termes, est-ce qu'un avis d'interpellation est virtuellement une motion ?

Le PRESIDENT : Je vais tâcher d'être aussi clair que possible. L'interpellation doit être une question claire, et conséquemment ne peut contenir un préambule. Je la considère semblable à une motion qui ne peut avoir un préambule.

L'honorable M. FERGUSON : Permettez-moi d'attirer l'attention de Son Honneur sur une pratique depuis longtemps suivie dans cette Chambre, pratique calquée sur celle de la Chambre des Lords. Je crois qu'une interpellation prêtant à discussion doit avoir ce que l'on peut appeler un préambule. D'après la décision qui vient d'être rendue, lorsqu'un honorable sénateur donne avis qu'il appellera l'attention de la Chambre sur une certaine chose, il mentionne cette chose-là. Cela constitue réellement un préambule. Une interpellation peut être basée sur ce préambule, et son auteur ne peut faire une interpellation et la discuter sans avoir ce préambule, qui prête ici à objection. Un préambule devient donc nécessaire, suivant la pratique que nous avons suivie jusqu'ici, à une interpellation qui prête à discussion.

Le PRESIDENT : L'honorable sénateur fait une distinction que j'admets. Le fait qu'un sénateur attire l'attention de la Chambre sur une chose ne constitue pas une interpellation, et ma décision portait sur l'interpellation seulement et non pas sur l'autre question qui prêtait à discussion.

L'honorable M. LANDRY : Je ne veux pas critiquer la décision de Son Honneur, mais je veux savoir, pour ma gouverne, où se trouverait le préambule si je plaçais trois questions semblables dans trois paragraphes différents. Un jour, je pourrais poser une question, le jour suivant je pourrais en poser une autre, et en faire autant le troisième jour.

L'honorable M. POWER : Je ferai respectueusement remarquer que Son Honneur ne subit pas un examen sur les règles de la Chambre.

Le PRESIDENT : J'appelle l'attention sur le fait que les deux premières ques-

tions ne peuvent pas être posées relativement à l'administration du pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: J'admets que je suis quelque peu embarrassé de dire ce qui constitue un préambule. D'après la décision rendue par le président, la première question est, à mon avis, assez simple : Est-ce que le gouvernement sait qu'une telle personne existe et que cette personne a reçu de l'argent du gouvernement ? Devons-nous comprendre que cela est un préambule ? J'avoue que je n'ai pas compris que c'était là un préambule. La deuxième question semble aller trop loin. Si je comprends bien les règles et la pratique des deux Chambres, aucun fait ne doit être exposé dans une question tendant à demander des renseignements. Est-ce que, par exemple, la deuxième question n'expose pas un fait. Elle tend à demander si dans le cours du mois de mai le même Tanguay, à une séance spéciale du conseil, convoquée secrètement et à laquelle le maire n'aurait pas été invité afin de ne pas violenter sa modestie proverbiale ", et le reste. D'abord le gouvernement peut répondre : " Nous ne savons pas si le conseil a jamais été convoqué, et nous ne savons pas, non plus, que le maire ait été invité à la séance ". Si je posais la question, je m'exprimerais autrement, sans dire que ce fait est un fait exposé dans la motion. Je considérerais cette partie irrégulière. Je reviens au point de départ. Je ne comprends pas encore ce qui constitue le préambule d'une motion. Je pense que cette question pourrait être posée positivement et distinctement. L'honorable préopinant dit que nous n'avons pas le droit de poser des questions relatives à l'emploi de cet argent. Des sommes ont été payées à M. Parent ou par les commissaires du Transcontinental, et la Chambre a le droit de savoir comment cet argent a été employé. Une pareille question est parlementaire. Je reviens au point de départ. Je ne comprends pas ce qui constitue un préambule.

Le PRESIDENT : Lorsque j'ai dit que les deux premiers paragraphes étaient irréguliers, je tenais pour admis qu'ils ne pouvaient constituer que le préambule du troisième paragraphe. Ils constituent un préambule ou ils sont comme questions irréguliers.

L'honorable M. CHOQUETTE : Cette question a été réglée, et nous ne pouvons continuer la discussion qu'après avoir demandé la décision de la Chambre. Nous avons discuté la question après qu'elle avait été réglée, et toute cette discussion est irrégulière.

LES SERVICES DE M. EDMOND TASCHEREAU.

UN POINT D'ORDRE.

Appel de l'avis de motion :

1. Le gouvernement sait-il si M. Edmond Taschereau, de Québec, notaire, a été pendant plusieurs années et jusqu'aux dernières élections municipales l'un des échevins de la cité de Québec et l'un des partisans les plus dévoués de cette administration civique dont était le chef M. Parent, aujourd'hui le président de la commission du chemin de fer Transcontinental?

2. Sait-il également si ce même M. Taschereau a été employé comme notaire et a signé, à ce titre, l'acte d'accord intervenu le 19 d'octobre 1903 entre les autorités fédérales et la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec au sujet des obligations financières contractées par le gouvernement vis-à-vis la dite compagnie?

3. Combien a-t-il été payé pour cet exploit et par qui? Par le gouvernement ou par la compagnie?

4. Combien, en outre, a-t-il reçu des commissaires du chemin de fer Transcontinental dont M. Parent est le président, pour avoir, comme notaire, vérifié les titres de propriété de certains terrains acquis par la commission susdite pour y passer son chemin?

5. A part de ce qu'elle lui a déjà payé, la commission du chemin de fer Transcontinental doit-elle encore à M. Edmond Tanschereau?

6. Quel montant? Et pour quels services?

L'honorable M. LANDRY : Est-ce que cette question prête à objection ?

L'honorable M. SCOTT : Oui, Bourinot dans sa dernière édition dit qu'une réponse à une question a été rejetée parce qu'elle avait trait à une opinion qui était demandée. L'honorable sénateur exprime une opinion dans l'interpellation. Les autorités prétendent qu'une question

Doit être simplement et strictement précise dans ses allégations, si elle est hypothétique, elle prête à objection, et, en général, on n'y doit pas répondre.

L'honorable sénateur assurément admettra que cette interpellation contient une imputation.

L'honorable M. LANDRY : Quelle imputation ?

L'honorable M. SCOTT : L'imputation tendant à dire que M. Taschereau est un

des partisans les plus devoués de l'administration civique dont M. Parent était le chef.

L'honorable M. LOUGHEED : Dans le but d'établir son identité.

L'honorable M. LANDRY : Je n'ai jamais su que c'est porter une accusation que de dire qu'un homme est l'ami de M. Parent ?

L'honorable M. SCOTT : Est-ce poli de dire qu'un homme est un partisan ? Est-ce juste de porter une telle accusation contre un absent ?

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: L'honorable sénateur demande seulement si le gouvernement sait qu'il est un partisan.

L'honarble M. LOUGHEED : Il n'y a pas d'objection à dire qu'il est un partisan dévoué.

L'honorable M. LANDRY : Je veux savoir si une objection est soulevée contre l'interpellation n° 2 ?

L'honorable M. SCOTT : Oui. L'honorable sénateur ne pose qas une question. Il déclare que M. Taschereau est un des partisans les plus dévoués de l'administration civique dont M. Parent était chef. Assurément il y a là une imputation. Il ne demande pas au gouvernement un renseignement.

L'honorable M. POWER : Je prétends que cet avis prête à la même objection que le précédent, bien qu'à un moindre degré. L'honorable sénateur a le droit de demander combien M. Taschereau a reçu sur les sommes provenant du Trésor du Canada. Il n'a pas le droit de parler des élections municipales et de parler de ce monsieur comme d'un partisan dévoué de M. Parent.

L'honorable M. LANDRY : May et Bourinot ne disent pas que l'interpellation devrait être rayée parce qu'elle est irrégulière, mais ils disent que le gouvernement peut refuser de répondre à ces questions.

L'honorable M. CHOQUETTE : On peut refuser aussi d'y répondre.

L'honorable M. LANDRY : Si le gouvernement peut refuser d'y répondre, c'est donc qu'elles peuvent être posées.

L'honorable M. SCOTT : J'ai refusé de répondre à la question du premier paragraphe, et non pas à celle du troisième inséré dans le cahier des avis. May dit distinctement qu'il est contraire à l'usage parlementaire de poser de pareilles questions, dans lesquelles l'on exprime l'opinion de quelqu'un qui ne fait pas partie de cette Chambre-ci.

L'honorable M. LANDRY : Je demande: Est-ce que le gouvernement sait si M. Edmond Taschereau, de Québec, notaire, a été pendant plusieurs années et jusqu'aux dernières élections municipales l'un des échevins de la cité de Québec ? Quelle imputation y a-t-il là ?

L'honorable M. SCOTT : Continuez à lire :

L'honorable M. LANDRY : Et si le gouvernement sait qu'il est un des partisans les plus dévoués de M. Parent ?

L'honorable M. SCOTT : L'honorable sénateur donne cela comme un fait.

L'honorable M. LANDRY : Non. J'ai pris la peine de rédiger ma motion de manière à ne pas exposer cela comme un fait. Dans la première question j'ai fait une assertion, mais, en rédigeant celle-ci, j'ai pris la peine d'éviter d'en faire une. Je demande simplement au gouvernement et je désire savoir s'il est prêt à me donner une réponse ?

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas de réponse à donner. Le gouvernement a refusé de donner une réponse pour la raison que j'ai mentionnée.

L'honorable M. FERGUSON : Assurément la première question seule prête à objection.

L'honorable M. SCOTT : La question doit être prise dans son ensemble.

L'honorable M. LANDRY : Si l'honorable ministre refuse de répondre, cela règle la question.

L'honorable M. POWER : Le point d'ordre a été soulevé, et il doit être décidé.

L'honorable M. LANDRY : Mon interpellation comprend six paragraphes. Le gouvernement peut très bien dire qu'il refuse de répondre au premier paragraphe. Je désire savoir s'il refuse de répondre au deuxième.

L'honorable M. SCOTT : Je n'ai pas de réponse à donner.

L'honorable M. POWER : Le point d'ordre a été soulevé et il prend priorité sur le reste de la discussion.

Le PRESIDENT : Je décide que la question du premier paragraphe est irrégulière.

L'honorable M. LANDRY : Pour quelle raison ?

Le PRESIDENT : Pour la raison qu'il contient une assertion. Il est entaché de la même irrégularité qu'il y a dans la première interpellation. Il contient virtuellement le préambule de la question suivante. Il contient une assertion. Il dit : " Dont M. Parent était le chef ". Ce n'est pas là une question.

L'honorable M. FERGUSON : Cette décision ne s'applique qu'à la première question ?

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre répondra-t-il au deuxième paragraphe ?

L'honorable M. SCOTT : Quand une partie d'une question prête à objection, je refuse d'y répondre. Je n'ai pas de réponse à donner.

L'honorable M. LANDRY : Très bien. Je poserai la question demain.

LA COMMISSION DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

INTERPELLATION.

Appel de l'avis de motion

Combien les commissaires du chemin de fer Transcontinental, dont M. Parent est le président, ont-ils payé chaque année, pendant les années 1905-1906, 1906-1907 et 1907-1908 à la " Quebec Preserving Company ", de Québec, maison commerciale dont le chef, M. Ls Letourneau, aurait été un échevin de la cité de Québec avant les élections municipales de février dernier ?

L'honorable M. SCOTT : L'interpellation de l'honorable sénateur serait régulière, s'il retranchait les mots : " maison commerciale dont le chef M. L. Létourneau, aurait été un échevin de la cité de Québec avant les élections municipales de février dernier ".

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre est-il prêt à répondre à la question ?

L'honorable M. SCOTT : Non, je n'ai aucune réponse à faire aux questions dans lesquelles l'honorable sénateur a fait des insinuations contre des personnes qui ne sont pas des membres de cette Chambre-ci.

L'honorable M. LANDRY : Je demande si l'honorable ministre répondra à la question dans le cas où j'en retrancherais les mots qu'il a cités ?

L'honorable M. SCOTT : Je ne puis donner une réponse parce qu'il ne m'en a pas été donné. L'honorable sénateur sait que j'emploie plus de temps pour ses interpellations que pour la législature. Il sait que je fais mon possible pour répondre aux questions qu'il pose. Il pose quatre fois plus de questions que tous les autres membres de la Chambre. Il est irraisonnable et injuste, et il n'est jamais satisfait, bien que je fasse tout pour me rendre à ses désirs.

L'honorable M. LANDRY : Je devrais être reconnaissant.

L'honorable M. FERGUSON : L'honorable sénateur mérite des éloges pour son amour du travail.

L'honorable M. LANDRY : Je suppose que l'honorable ministre n'est pas prêt à répondre à aucune de ces questions ?

L'honorable M. SCOTT : Non.

L'honorable M. LANDRY : Est-il prêt à répondre à la question n° 6 ?

1. En outre des sommes qui ont été payées à M. Ulric Barthe à titre de salaire comme secrétaire de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, ou à titre de remboursement de ses dépenses de voyage, les commissaires du chemin de fer Transcontinental ont-ils payé d'autres deniers au même M. Barthe?
2. Quand, pour quels services et quel montant?
3. Parmi ces paiements en est-il quelques-uns qui soient en rapport avec sa présence à des séances d'un comité connu sous le nom de comité de terminus à Québec?
4. Combien de ce chef lui a-t-il été payé et à quelle date chacun de ces paiements a-t-il été fait?
5. Quel était le montant de chacun de ces paiements?

L'honorable M. SCOTT : Non, les seules réponses que j'aie pu obtenir sont celles aux questions n° 8, 10 et 11.

L'honorable M. LANDRY : Je laisserai les autres en suspens. J'aimerais à savoir

pourquoi l'interpellation n° 7, par M. McMullen, est inscrite avant la mienne ? Elle est datée du 11 mars. Pourquoi ne vient-elle pas avant la mienne du 7 mai ?

L'honorable M. SCOTT : J'ai les réponses aux questions 8, 10 et 11, et je suis prêt à les donner.

L'honorable M. LANDRY : L'honorable ministre se donne assez de mal comme cela sans s'en donner davantage inutilement. Je demande pourquoi l'interpellation n° 7 est insérée entre les nos. 6 et 8 ? Je crois que le n° 1 devrait être à la place du n° 7.

L'honorable M. POWER : Je crois que l'honorable sénateur de Wellington a demandé que son avis de motion fût inscrit pour demain.

L'honorable M. SCOTT : Il est au mauvais endroit. Il devrait être au bas de la liste.

L'honorable M. LANDRY : Je crois que les avis d'interpellation et les motions devraient être insérés par ordre de priorité quant aux dates.

Le PRESIDENT : La seule explication que je puisse donner c'est que quelques-uns de ces avis ont été inscrits dans le feuilleton de la Chambre, et ont été ajournés. L'honorable sénateur dit qu'ils devraient être insérés par ordre chronologique. Je n'ai pas d'opinion à exprimer à ce sujet. Je devrai en conférer avec les fonctionnaires.

LES TRAVAUX DU PARLEMENT.

MOTION.

L'honorable M. MCMULLEN propose :

Que le Sénat croit qu'il est à propos de demander à la Chambre des communes sa coopération, par le moyen d'un comité mixte, afin de considérer l'oportunité de prendre des mesures à l'affet d'établir une part plus égale dans l'initiative de la législation publique et privée des deux branches du parlement, et d'adopter certaines règles dans le but de limiter la longueur des débats et rendre les travaux plus expéditifs.

Il dit : Pour faciliter de quelque façon l'expédition des affaires du parlement et terminer les sessions plus tôt que nous allons probablement terminer celle-ci cette année, j'ai inséré cette motion dans le cahier des avis. Durant plusieurs années la durée des sessions a augmenté. Cette année nous avons déjà siégé durant cinq mois et demi—nous aurons siégé durant six mois le 28 de ce mois, depuis que le parlement a été convoqué en novembre dernier. Je ne veux pas un moment contester le droit qu'a tout membre de l'opposition de pouvoir employer tout le temps qu'il désire à discuter chaque question qui peut être discutée au parlement dans l'intérêt du Dominion. Il est hautement opportun que l'opposition ne soit pas entravée dans l'accomplissement de ses devoirs. Par contre, quand on constate que dans cette branche du parlement des assertions sont réitérées tous les jours, tous les soirs, à peu près dans les mêmes termes, et que beaucoup de temps est perdu de cette façon là, il est opportun que la question soit discutée pour savoir s'il n'est pas possible de mieux répartir la besogne du parlement, qui permettrait au Sénat d'avoir une plus grande part dans l'initiation de la législation, que pour savoir si nous ne pouvons pas adopter un système comme il en fonctionne un en Angleterre et que l'on appelle la clôture et qui permettrait de régler la longueur des sessions et d'obliger le parlement à consacrer un espace de temps raisonnable à ses délibérations.

Personnellement je vois pour le Dominion un grand danger si nous continuons à faire ce que nous avons fait durant les dernières années. Cela aura pour effet d'empêcher d'entrer au parlement quelques-uns des hommes les plus distingués du pays. Des hommes de profession et des hommes engagés dans d'autres carrières, s'ils sont obligés de négliger leus affaires, se retireront du parlement, et les chambres seront remplies d'hommes de deuxième et de troisième ordre, qui seront prêts à consacrer tout leur temps à la politique. Vous verrez qu'on ne pourra trouver pour la Chambre des Communes surtout, des hommes qui voudront se porter candidats aux élections, s'ils doivent passer cinq, six ou sept mois de l'année à Ottawa. Les sessions se prolongent tant, les discussions sont si longues, qu'elles lassent la patience des membres les plus distingués du parlement. Nous savons que nous ne pouvons plus avoir comme candidats les hommes les plus capables du pays. Je ne crois pas qu'il y ait

dans le Dominion une circonscription qui ne regrette point que des hommes qui lui feraient honneur et rendraient service au parlement soient obligés de refuser de se porter candidat parce qu'ils ne veulent pas faire les sacrifices énormes qu'ils sont obligés de faire en venant siéger au parlement en raison de la longueur des sessions. Il y a un moyen ou deux d'amener un changement. Nous devons appliquer la clôture, comme on le fait en Angleterre et aux Etats-Unis, à la procédure de cette Chambre-ci et de l'autre Chambre, ou diminuer le nombre des membres des deux Chambres. Je crois qu'à l'établissement de la confédération on a donné à chaque province un trop grand nombre de représentants. Il aurait valu mieux donner aux provinces la moitié moins de représentants. Québec, comme nous le savons, a 65 représentants dans la Chambre et la population de Québec, divisée par 65, donne l'unité d'après laquelle les autres provinces doivent cette base, si nous devons voir augmenter la population chaque année, et j'espère qu'elle continuera à augmenter, les représentants au parlement seront très nombreux. Nous verrons que les deux Chambres d'Ottawa ne seront pas, d'ici à quelques années, assez vastes pour contenir tous les membres du parlement canadien. Prenons, par exemple, la représetation telle qu'elle existe à présent—il y a environ trois cents députés et sénateurs durant cette session. L'indemnité, qui est de $2,500 pour chaque membre du parlement, s'élève à $750,000, ou virtuellement à 12½ sous par tête de notre population. Et puis, d'année en année, à mesure que la population augmentera, le nombre des représentants augmentera. Nous sommes maintenant censés avoir une population de six à sept millions. Supposons que nous ayons dans quelques années une population de dix millions et que la population de Québec soit de deux millions. Le nombre des membres de la Chambre des Communes serait de trois cents et celui des membres du Sénat de cent-vingt. L'indemnité s'élèverait à $1,350,000, soit de dix sous et demi par tête de la population. Si nous avions une population de vingt millions, nous aurions 480 membres de la Chambre des Communes et 240 sénateurs, auxquels serait payée comme indemnité, $1,680,000 soit huit sous par tête. Si la population était de 30,000,000 d'habitants, et si Québec avait 3,000,000 d'habitants, il y aurait 600 membres de la Chambre des Communes et 240 sénateurs, dont l'indemnité annuelle s'élèverait à $2,100,000, soit dix sous par tête, et ainsi de suite. Comparons le nombre de nos législateurs avec ceux des Etats-Unis. Avec une population d'environ 90,000,000, les Etats-Unis comptent 391 membres du Congrès et 91 sénateurs. L'indemnité est de $7,500 pour chacun. Le peuple des Etats-Unis paie donc quatre sous et trois quarts par tête de sa population pour l'indemnité de ses représentants, tandis que nous payons, nous, trois fois plus.

Naturellement, à mesure que la population augmente, la capitation diminue. J'avoue que si nous devons diminuer le nombre de nos représentants, nous nous trouverons en face d'un problème difficile à résoudre. Vous ne pouvez faire cette réduction sans obtenir la permision de la plus petite province du Dominion. Vous devez remodeler la constitution du pays. Je doute fort qu'il y ait dans notre pays un homme assez puissant pour régler cette question et refondre tout notre système législatif. Le seul moyen de parer à une pareille éventualité c'est d'appliquer la clôture aux discussions qui se font dans les deux Chambres. La clôture a été proposée dans le parlement anglais par Gladstone, en 1882, à l'époque de l'agitation irlandaise relative au "Home Rule", et dans le but de prévenir des discussions incessantes sur cette question. pour empêcher les membres du parlement d'abuser du privilège de parler aussi longtemps qu'ils voulaient sur une motion, le speaker fut autorisé à décider, quand une discussion devait se terminer et quand un vote devait être pris. En 1888, la règle de la clôture fut amendée, et il fut décrété que cent membres devaient demander au speaker quand un débat devait être clos. On crut que le speaker était revêtu d'un trop grand pouvoir, qu'il pouvait exercer arbitrairement, et il fut décrété qu'il était nécessaire que cent membres vinssent à demander au speaker sa décision au sujet de l'application de la clôture. Cette mesure était, à mon avis, une mesure excellente. Nous devons nous efforcer de diminuer la longueur des sessions, si la chose est possible. Com-

me je l'ai déjà dit, si cet état de choses continue, il aura pour effet de forcer nos hommes les plus capables à se retirer de la vie publique. Dans mon humble opinion, cette session-ci a été prolongée inutilement. Je ne nie pas que des questions importantes aient été discutées ; mais, après tout, nous avons perdu beaucoup de temps à discuter des questions qui avaient été ressassées à satiété dans l'autre Chambre. Le Sénat est accusé par le pays de ne pas faire la besogne qu'il devrait faire et d'avoir de longs ajournements ; mais ces ajournements sont dus aux retards apportés dans la Chambre des communes à l'expédition des affaires. Faute de besogne, nous sommes obligés d'ajourner, et la presse du pays blâme le Sénat d'une faute commise par la Chambre des Communes qui retarde de semaine en semaine, de mois en mois, le travail législatif qui nous est destiné. Nous sommes ici depuis près de six mois, et il est probable, que nous serons ici durant deux mois de plus. Si je comprends bien, la moitié des crédits budgétaires n'a pas encore été adoptée. Il devrait être fait quelque chose pour remédier à cet état de choses. Les chefs des deux partis devraient s'entendre pour tâcher de raccourcir les sessions. Autrement, nous serons obligés de siéger ici durant toute l'année. Si le nombre des représentants au parlement augmente, comme j'ai démontré qu'il augmentera avec la population, nous serons obligés de siéger durant les douze mois de l'année. J'ai parcouru cette année le "Hansard," et j'ai constaté que jusqu'à présent il comprend 8,634 colonnes, au coût de $46,623. Le premier ministre a déclaré que le "Hansard" coûte $5.40 par colonne. J'ai parcouru le "Hansard" des dix années durant lesquelles les membres du gouvernement actuel étaient dans l'opposition, et j'ai constaté que le nombre des colonnes du "Hansard" de cette époque n'était que de 49,628. Depuis dix ans, l'opposition a doublé ce nombre. Les colonnes qu'elle a remplies jusqu'à présent, la session actuelle non comprise, ont été au nombre de 84,440. Elle a donc grandement augmenté les dépenses relativement au "Hansard". Le coût du "Hansard", durant les dix dernières années, a été de $459,492, et le coût durant les dix années précédentes, lorsque le parti au pouvoir était dans l'opposition, a été de $267,991, ou d'environ la moitié de cette somme. Elle a presque doublé durant le temps que l'opposition a constitué la gauche de la Chambre.

L'honorable M. FERGUSON : Est-ce que mon honorable ami tient compte de l'augmentation des affaires et des dépenses publiques ?

L'honorable M. McMULLEN : Je suis prêt à admettre que les affaires ont augmenté—il n'y a aucun doute là-dessus—; mais, en tout cas, je ne crois pas que cette augmentation ait pu doubler, en cinq ans, le coût du "Hansard". Où allons-nous nous arrêter si nous doublons ce coût tous les dix ans ? Le peuple du pays aura à payer une somme énorme.

L'honorable M. MACDONALD (C.A.) : La première partie de la motion de l'honorable sénateur se rapporte à une question qui n'est pas nouvelle pour la Chambre. Chaque année des sénateurs ont demandé avec instance au gouvernement de présenter plus de mesures dans cette Chambre-ci. Cela s'est fait jusqu'à un certain point, mais si tous les bills étaient d'abord adoptés dans cette Chambre-ci, cela ne raccourcirait pas d'un jour la session. Ces bills sont renvoyés à l'autre Chambre et y sont discutés, comme ils le sont ici. D'ailleurs, les membres de l'autre Chambre sont chargés par leurs commettants de bills, bills de chemins et autres, qu'ils désirent appuyer eux-mêmes et qu'ils ne veulent pas confier à d'autres. De sorte que cette partie de la motion de l'honorable sénateur pourrait être rayée. Quoi qu'il en soit, deux choses, deux choses seulement, pourraient raccourcir la session. D'abord il faudrait empêcher la perte de temps lorsque la Chambre siège en comité général. Voyez les prévisions budgétaires. Un ministre propose un item, un député se lève et pose une question, le ministre répond et ils ergotent durant une heure, et l'item n'est pas adopté. Si la discussion pouvait être restreinte dans le comité général, si un député ne parlait que deux fois sur la même question, cela abrégerait la session de deux mois ; mais jusqu'à présent le gouvernement n'a pu comprendre qu'il était le représentant du peuple, et toute cette discussion se fait pour obtenir des rapports

concernant les affaires publiques, rapports qui devraient être produits par le gouvernement. Et celui-ci est appuyé par les membres de la Chambre des communes, qui veulent étouffer la vérité et l'empêcher d'être connue dans le comité des comptes publics ou dans la Chambre. Si une question peut nuire à un département de l'administration, tous les députés qui appuient le gouvernement cherchent à la supprimer, et corroborent une fausseté. Voilà l'opinion que j'ai des membres de la Chambre des communes.

L'honorable M. CLORAN : Est-ce que l'honorable sénateur n'est pas un peu trop sévère pour les membres de la Chambre des Communes ?

Le PRESIDENT : J'appellerai l'attention des honorables sénateurs sur le fait que des paroles acrimonieuses ne peuvent être prononcées.

L'honorable M. MACDONALD (C.A.) : Je retire mes paroles. Si un renseignement est donné, le gouvernement essaie de ne pas le donner, et la majorité des membres de la Chambre l'appuie. Si les ministres comprenaient qu'ils travaillent pour le public, lorsqu'une question est posée pour demander un rapport concernant un ouvrage public ou une dépense d'argent, ils répondraient : " Oui, nous la donnerons demain", l'opposition ne pourrait pas continuer de jour en jour la discussion ; et tant que vous ne ferez pas cela, vous ne pourrez raccourcir les sessions.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Il n'y a pas le moindre doute que le but visé par la motion de l'honorable sénateur est un de ceux que les honorables sénateurs aimeraient à atteindre en travaillant de concert, et je ne vois pas pourquoi nous n'appellerions pas l'attention de l'autre Chambre sur la longueur que les sessions ont atteinte. Je crois, et mon honorable ami d'Hastings corroborera ce que je dis, je crois, dis-je, que la longueur des sessions est due à ce que les chefs des deux côtés de la Chambre n'exercent pas sur leurs partisans l'autorité qu'ils exerçaient autrefois, je me rappelle le temps où j'avais le plaisir ou plutôt l'honneur de combattre mon honorable ami et ses chefs, sir John Macdonald et sir Charles Tupper, je me rappelle, dis-je, que nous avons siégé, en moyenne, durant trois mois, cinq années de suite. Mon honorable ami peut me répondre, si je fais erreur, et nous avons pu faire cela parce que la discipline des deux côtés de la Chambre était meilleure qu'elle l'est aujourd'hui. L'administration du pays est exposée à être paralysée, si les sessions du parlement sont prolongées de six, sept ou huit mois. Tous les honorables sénateurs qui ont quelque expérience de la vie publique savent que c'est avec la plus grande difficulté que les ministres pourront remplir leurs fonctions, si la Chambre passe six, sept ou huit mois à discuter des questions plus ou moins importantes. Tout le monde sait que les ministres qui siègent dans la Chambre des communes—je ne parle pas des ministres qui siègent ici—sont peut-être des hommes aussi laborieux que ceux que l'on peut trouver dans les possessions de Sa Majesté. Ils ont généralement une forte correspondance à faire. Ils sont généralement obligés de recevoir de nombreuses députations. Ils doivent assister aux séances des comités de la Chambre des communes ; ils doivent être à leurs sièges dans la Chambre quelquefois jusqu'à une heure extrêmement avancée de la nuit, et ils doivent, quand la Chambre ne siègent pas, siéger au conseil, durant sept ou huit heures, à part l'expédition des affaires ordinaires de leur département. Maintenant est-il possible à des hommes de faire tout cela et d'avoir encore le temps d'étudier les questions d'intérêt public ? Ils doivent les étudier après les séances de la Chambre, et il n'y a aucun doute qu'une grande partie des dépenses dont on se plaint est due à ce que les ministres sont obligés de perdre trop de temps aux séances de la Chambre des Communes. Je crois que c'est un point que le comité devra considérer très sérieusement, si les deux Chambres s'entendent pour lui confier la charge de voir à ce qu'une réforme soit opérée dans ce sens-là. Quant à cette branche-ci de la législature, je suis fortement d'opinion qu'elle gagnerait en dignité si une grande partie au moins, de la législation était présentée dans le Sénat, comme le sont les bills de divorces. Pour donner plus grande aide à la Chambre des communes, pour donner au Sénat un plus grand prestige,

des travaux plus importants à faire, il est nécessaire que ces travaux lui soient imposés par une résolution ou par une loi, il est nécessaire qu'une grande partie des bills soit présentée ici. Je crois que cela constituerait une amélioration considérable. Quant à la question des débats dans la Chambre des communes, mon honorable ami nous a sans doute dit des choses alarmantes. Il est bien évident que si le "Hansard" doit contenir seize ou dix-sept mille pages, pas un être humain, à moins qu'il n'atteigne l'âge de Mathusalem, ne pourra lire un aussi grand nombre de pages. Lorsque j'étais membre de l'autre Chambre —je connaissais les deux modes de publier les débats—je vins à la conclusion que ce qu'il y avait de mieux à faire—et je l'ai dit et redit dans l'enceinte de la Chambre—c'était d'abolir entièrement le "Hansard". Je suis bien convaincu que si le "Hansard" était aboli, nous aurions de meilleurs comptes rendus de nos séances dans les journaux, le public serait mieux renseigné sur les affaires du pays, et, de plus, ceux qui abusent de la liberté de parole, seraient obligés de se taire. Les orateurs n'infligeraient pas à des corps législatifs des harangues de deux, trois ou quatre heures, s'ils pouvaient lire simplement que "M. un Tel ou M. un Tel a répondu ou a fait quelques remarques". Aujourd'hui un honorable membre du parlement peut parler aussi longtemps qu'il lui plaît et faire rapporter ses remarques pour ses commettants. Sans le "Hansard", il ne pourrait faire cela, et je crois que le comité, s'il désire raccourcir les sessions, devra supprimer le "Hansard" et laisser aux journaux des deux partis le soin de distinguer entre les discours qui doivent être publiés et ceux qui ne doivent pas l'être. En tout cas, je ne vois pas pourquoi, si mes honorables amis de la gauche ne s'y opposent point, nous ne pourrions pas inviter la Chambre des communes à considérer le danger dont nous menace la longueur des sessions, qui empêche la bonne administration des affaires du pays, et à aviser aux moyens de remédier à cet état de choses. J'ajouterai que je regretterais de voir dans l'une ou l'autre Chambre appliquer le règlement de la clôture, bien que la chose puisse devenir nécessaire. Elle peut être nécessaire, mais avant de recommander l'application du règlement de la clôture, j'épuiserais tous les moyens possibles.

L'honorable M. LOUGHEED : Je n'avais pas l'intention de parler sur cette question, et mon très honorable ami me pardonnera si je fais quelques remarques après qu'il a cru clore le débat.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : J'aimerais à entendre mon honorable ami.

L'honorable M. LOUGHEED : Je crois que c'est notre système parlementaire qui est la cause du mal, et tant qu'un premier ministre du Dominion ne sera pas assez énergique pour supprimer certains rouages de ce système, nous continuerons à souffrir des difficultés qui croîtront d'une session à l'autre. On peut facilement comprendre qu'un pareil système, qui est encombré de prétendus privilèges, qui s'accroissent à chaque session, empêche le parlement de disposer des affaires publiques. Qu'est-ce que le système parlementaire d'aujourd'hui? Ce système est composé de deux camps ennemis. Voyez le Dominion. Il dépense, chaque année, $100,000,000, en chiffres ronds. Le parti au pouvoir réclame le droit absolu de dépenser cette somme, sans consulter l'opposition. Peu importe le parti au pouvoir. Voilà le système qui fonctionne non seulement au Canada mais partout où existe le gouvernement responsable. Et comment cet argent est-il dépensé? Comment les affaires du pays sont-elles administrées ? Assurément le gouvernement ne les administre pas comme des particuliers habiles administreraient leurs propres affaires. Assurément, aucune compagnie commerciale ou aucune institution financière ne songerait un moment à administrer ses affaires de cette manière-là. Il me semble que nous devrons souffrir des difficultés qui ont déjà été si bien indiquées, à moins que nous ne trouvions quelque moyen d'ajouter à notre système parlementaire plusieurs des moyens qu'emploient les compagnies commerciales ou autres pour administrer leurs affaires. Il n'y a pas d'entente entre les deux Chambres relativement à l'expédition des affaires parlementaires. Pourquoi en est-il ainsi ? Une institution financière, une banque, par exemple, une

compagnie d'assurance, une compagnie de chemin de fer, ou toute autre institution commerciale, qui se réunit chaque année, ne songe jamais à se diviser en deux camps. La majorité des actionnaires ne songent pas à imposer ses vues à la minorité, quand les deux diffèrent quelque peu d'opinion sur une question d'affaires. Le principe de la mutualité est tout de suite reconnu dans l'intérêt de la compagnie. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi dans la vie parlementaire ? Est-ce que l'administration des affaires du pays ne l'exige pas ? Ne serait-ce pas agir d'une manière patriotique que de faire pareille chose ?

Est-ce que les deux partis ne feraient pas preuve du plus grand patriotisme en s'unissant pour administrer les affaires du pays. Est-ce que la chose est possible ? Je répondrai dans l'affirmative aux honorables sénateurs, si le parti au pouvoir y consent et veut prendre l'initiative. Permettez-moi de vous citer un exemple. Parlons de cette session-ci du parlement. Si le gouvernement du jour se fût occupé de l'expédition des affaires, suivant le désir du pays, la législation aurait été prête à l'ouverture du parlement. Je ne prétends pas qu'il s'agisse ici d'un cas isolé, parce que nous constatons que les gouvernements précédents ont manifesté la même indifférence, ou la même incapacité à faire face aux exigences du moment. Je dis donc, d'abord, que le gouvernement aurait dû être prêt à discuter ses mesures au commencement de la session. Nous siégons ici depuis près de six mois. L'autre jour, ou plutôt la semaine dernière, le premier ministre après que la Chambre avait siégé durant six mois, a soumis à la Chambre un programme suffisamment important pour fixer l'attention du parlement pour les prochains six mois, si nous prenons, à l'avenir, autant de temps pour expédier la besogne que nous en avons pris jusqu'ici pour expédier celle dont nous avons disposé. Ce n'est pas la manière de faire les affaires. Il faudra qu'il soit mis fin à de pareils abus, et le parti au pouvoir seul peut les faire cesser. Que voyons-nous relativement à l'examen des comptes publics ? Je crois que dans la Chambre des communes il n'y a pas moins de trois comités qui siègent pour faire des enquêtes sur la mauvaise administration des différents départements. Les choses ne devraient pas être faites de cette manière-là. Les comités du parlement ne devraient jamais assumer de pareilles responsabilités. Ils sont absolument incapables de régler efficacement des questions de ce genre. Au lieu de charger un comité du parlement divisé en deux camps comme l'est, par exemple, celui des Comptes publics, de faire une enquête sur les affaires d'un département, au lieu, dis-je, de charger un comité, divisé en deux camps,—l'avocat du gouvernement cherchant à faire de l'obstruction et à empêcher les renseignements demandés d'être communiqués—nous devrions avoir une commission d'enquête bien rémunérée, composée d'hommes nommés par le parlement, qui scruteraient l'administration des départements, et dont les rapports relatifs à leur administration respective auraient la même autorité que le rapport du Vérificateur général relativement aux matières qui relèvent de son département. Est-ce que cela serait irraisonnable ? Je réponds dans la négative, et je dis que ce serait donner au parlement des moyens infiniment plus efficaces que le système qui existe aujourd'hui d'un comité de la Chambre des communes essayant, dans les conditions les plus défavorables, d'obtenir des renseignements qu'il ne peut se procurer. Voilà un moyen qui permettrait de raccourcir les délibérations du parlement. Avec mon très honorable ami, je suis d'avis que l'application du règlement de la clôture n'abrégerait guère la durée de nos sessions. Il est nécessaire aussi de propager l'idée que ce n'est pas en faisant de longs discours que l'on peut travailler à la bonne administration des affaires du pays, et nous devons cesser de croire que les services d'un homme public doivent être mesurés à la longueur des discours qu'il fait sur les différentes questions soumises au parlement. Le public peut protester contre la longueur de nos sessions, mais le public, en exprimant librement son avis sur cette question, pourrait remédier aux abus de ce genre beaucoup plus vite que tout autre système appliqué pour atteindre ce but. Le temps est arrivé où les deux partis doivent s'entendre et ajouter à notre système parlementaire des modes pratiques de faire les affaires et de renoncer à l'idée que les

affaires peuvent être transigées par deux camps ennemis. A ce sujet, je dirai que le plus grand tort qui est fait au pays par la prolongation des sessions provient du fait que le gouvernement présente ses mesures et s'efforce de les faire adopter sans s'occuper des vues ou des désirs de l'opposition. Virtuellement tout est élaboré et tout est fait dans les caucus. La mesure est présentée dans la Chambre par le gouvernement et elle est ensuite jetée, pour être disséquée, dans ce que j'appellerai un corps enflammable. Ensuite des efforts sont faits pour enflammer davantage ce corps-là à mesure que la discussion se poursuit. Quand nous étudions le système qui nous régit, nous trouvons réellement étrange que nous puissions administrer les affaires du pays même avec le succès restreint que nous obtenons. Je crois que la Chambre doit être reconnaissante envers l'honorable sénateur de Wellington qui a agité cette question, et j'espère que nous pourrons enfin, faire quelque chose pour atteindre l'objet que nous avons en vue.

L'honorable M. POWER : L'honorable chef de l'opposition a jusqu'à un certain point mal compris l'objet d'une session du parlement. D'après ce que j'ai observé depuis quelques années, je crois que c'est durant une session du parlement que le gouvernement croit pouvoir faire adopter quelques mesures, et généralement il n'est pas très certain d'y réussir. L'opposition telle qu'elle est conduite de nos jours, commence une session avec l'idée que le gouvernement ne pourra faire adopter ses mesures ou n'en pourra faire adopter que le moins possible, et, au point de vue de l'opposition, une session du parlement ne sert pas à l'expédition des affaires mais à affaiblir la position du gouvernement et à préparer la place que l'opposition veut occuper. Je suis surpris qu'un vieux parlementaire comme le chef de l'opposition ait parlé avec autant de naïveté sur cette question. L'honorable sénateur en sait plus long que cela. Il sait qu'il a assisté aujourd'hui à une autre réunion, non pas à une séance de l'une des deux Chambres, où l'on a décidé non pas de faire les affaires du pays mais d'essayer de renverser le gouvernement. L'honorable sénateur ne peut pas nous faire croire qu'il est une sorte de Moïse venant au marché acheter des lunettes vertes. Il en sait plus long que cela. Je suis absolument de l'avis de l'honorable sénateur de Wellington, qui a dit que nous devrions conduire nos affaires d'une manière plus pratique ; mais je n'espère nullement que nous obtiendrons de bons résultats en essayant d'agir maintenant. Nous sommes au milieu d'une session qui menace de durer presque toute l'année, et je dis que l'autre Chambre n'est pas dans l'état d'esprit calme et serein que l'honorable chef de l'opposition voudrait la voir relativement à la résolution qu'a soumise à la Chambre l'honorable sénateur de Wellington. J'ai remarqué que l'honorable chef de l'opposition et le très honorable ministre de l'Industrie et du Commerce condamnent l'adoption du règlement de la clôture. Le besoin d'appliquer la clôture ici ne s'est pas encore fait sentir ; mais il a été jugé nécessaire en Angleterre de l'appliquer pour permettre l'expédition des affaires, et à moins que ce que prévoit l'honorable chef de l'opposition ait lieu, à moins que les membres de la Chambre des Communes ne changent d'avis, nous constaterons que nous ne pouvons disposer des affaires du public dans cette Chambre. On a adopté la clôture aux Etats-Unis et dans les différentes législatures de la république. On n'appelle pas cette procédure la clôture. On l'appelle la question préalable et la question est posée exactement dans les mêmes termes que dans les Communes d'Angleterre. Par cette procédure la majorité peut se protéger. Dans notre pays, la minorité gouverne au parlement, et de la manière qu'elle a gouverné durant les dernières années, elle ne doit pas, à mon avis, tenter de gouverner plus longtemps. Je ne vois pas pourquoi nous parlerions d'adopter des règles qui restreindront la discussion pour faciliter l'expédition des affaires. Ce n'est pas le Sénat qui prolonge les sessions. Comme nous sommes maintenant constitués, nous n'avons pas besoin de règles pour abréger les débats. L'autre Chambre naturellement n'aimerait guère que le Sénat lui dise qu'elle ne conduit pas convenablement ses affaires. Comme citoyens du Canada, nous pouvons faire des observations sur la longueur des sessions, mais, comme membres d'une Chambre, nous ne pouvons enseigner

à l'autre Chambre à conduire ses affaires. Aucune répartition nouvelle des affaires n'abrégeront les sessions. La Chambre des communes est responsable de la longueur des sessions, et si cette Chambre consent à adopter quelque règle qui mette fin à ces interminables discussions ou si les sénateurs des deux côtés de la Chambre peuvent s'entendre dans un sentiment de fraternité chrétienne, qui, d'après l'honorable chef de l'opposition, devrait prévaloir ici, vous pourrez faire quelque chose à cette fin ; mais rien de ce que nous ferons ici ne pourra changer la question d'une manière importante. Nous avons trop longuement discuté sur le Sénat, nous avons parlé de la réforme du Sénat, nous avons suggéré différents modes de le réformer, et maintenant nous voulons discuter les rapports qui doivent exister entre le Sénat et la Chambre des communes. Je crois que nous devons trouver que nos rapports avec l'autre Chambre sont satisfaisants. Lorsqu'elle nous transmet des mesures législatives, nous les étudions avec le plus grand soin possible, et nous amendons un grand nombre de bills que nous en recevons. Voilà à peu près tout ce qui constitue les relations qui existent entre les deux Chambres. Lorsque l'autre Chambre aura adopté un meilleur mode d'expédier les affaires publiques, si l'honorable sénateur de Wellington veut présenter une mesure pour l'améliorer, je serai heureux de l'appuyer, pour restreindre la durée des sessions d'une manière raisonnable ; mais je ne crois pas qu'à présent la motion soit opportune.

L'honorable Sir McKENZIE BOWELL : Comme l'a dit l'honorable sénateur de la Colombie Anglaise, c'est une question qui a été discutée dans cette Chambre depuis plusieurs années. Il ne se passe guère de sessions sans que des sénateurs se plaigne de la lenteur avec laquelle s'expédient les affaires publiques. Je suis bien porté à approuver ce qu'a dit l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce relativement à la publication du " Hansard." Comme lui, lorsque je siégeais dans la Chambre des Communes, j'étais en faveur de son abolition, chaque fois qu'il en était question et je crois qu'il était de mon avis, à savoir que les comptes rendus officiels, bien que très utiles comme références dans la discussion de questions importantes servent abusivement à publier de longs discours, qui ne doivent pas servir à convaincre ceux qui les entendent mais à renseigner nos commettants. J'avouerai franchement que j'ai moi-même fait dans l'autre Chambre des discours dans ce but-là, et je suppose que d'autres ont fait comme moi. A mon avis, l'abolition des comptes rendus officiels contribueraient beaucoup à raccourcir les sessions ; mais l'expérience m'a appris que les sessions pourraient être abrégées si les ministres étaient prêts, lorsque le parlement se réunit, à déposer devant le parlement les mesures qu'ils veulent faire adopter. Je ne dis pas que le gouvernement actuel est le seul coupable sous ce rapport-là. Mes honorables amis de la gauche, qui ont une longue expérience de la vie publique, savent que c'est une difficulté à laquelle les gouvernements ont dût faire face. Mais les choses en sont rendues à un point que le parlement peut être obligé de siéger incessamment. J'ai remarqué que, lorsque l'opposition demande des explications sur le sens et la portée de mesures du gouvernement, les discussions pourraient être considérablement abrégées, si une simple explication était donnée immédiatement. J'ai remarqué aussi que lorsque l'opposition demande des renseignements au sujet de l'administration des départements, si le ministre répond que telle ou telle chose blâmable a été faite la discussion cesse dès que je veux attirer l'attention sur ces abus pour y mettre fin. Je parlerai d'une chose dont j'ai été témoin. On posa, dans la Chambre des Communes, une simple question à mon successeur dans le gouvernement dont je faisais partie. Il crut que la question faisait rejaillir sur lui du blâme et il refusa d'y répondre. Je l'appellai à l'écart et je lui demandai pourquoi il n'avait pas répondu. Il me dit simplequ'il ne voulait pas répondre. La conséquence c'est que nous avons des discussions de trois ou quatre heures sur des questions secondaires qui auraient pu être réglées en cinq ou dix minutes. Voilà une chose que j'ai remarquée, et mon observation s'applique à tous les gouvernements et à tous les ministres qui ne sont pas prêts à répondre franchement aux questions posées par l'opposition. Une autre chose qui prolonge les

sessions, c'est que lorsque le ministre refuse de donner des renseignements relatifs à la présentation de mesures du gouvernement qui prêtent à la discussion, l'opposition persiste à discuter et à réclamer les renseignements qu'un de ses membres a demandés, jusqu'à ce qu'elle les ait obtenus. Ces choses ont eu lieu fréquemment, surtout durant cette session-ci. Je parle avec connaissance de cause, et je crois que mon honorable ami le ministre de l'industrie et du Commerce pourrait corroborer plusieurs des assertions que j'ai faites touchant les délibérations du parlement. Nous discutons constamment sur ce qui devrait être fait et sur ce qui ne devrait pas être fait. A mon avis, la nomination d'un pareil comité serait inutile. Elle ne donnerait aucun résultat. Je vois que l'honorable sénateur de Wellington est devenu, sous ce rapport, un réformateur à tous crins, comme il l'a été, sous d'autres rapports, depuis qu'il a l'honneur de siéger dans cette Chambe-ci. Je ne connais pas un seul honorable membre du parlement qui ait rempli plus de pages du "Hansard" que lui, dans le bon vieux temps où nous siégions en face l'un de l'autre, dans la Chambre des Communes. Depuis qu'il est ici, il a compris la folie des longues discussion, et il est prêt maintenant à faire des réformes qui s'appliqueront à ceux qui marchent sur les traces glorieuses qu'il a laissées dans la Chambre des Communes. L'honorable sénateur de Victoria (C. A.) a resumé la situation quand il a dit que les embarras dont nous nous plaignons proviennent du fait que chaque circonscription qui désire l'adoption d'une loi, met le bill entre les mains de son représentant, qui a le soin de prouver par ses longs discours qu'il travaille pour ses commettants. Je ne vois pas comment nous pourrons parer à la difficulté, à moins que nous n'adoptions la proposition de l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce et que nous exigions que certaines mesures d'intérêt public ou d'intérêt privé, soient présentées dans cette Chambre et non pas dans la Chambre des Communes. Supposons que cela se fasse Parlons de la question qui est discutée dans la Chambre des Communes. Comment pourra-t-elle avoir pour effet d'abréger les discussions et la durée des sessions ? Il y a maintenant une grave question devant la Chambre et le pays. Le gouvernement juge opportun de modifier la loi électorale sous certains rapports, et l'opposition prétend qu'il veut s'emparer des votes du pays pour se donner une majorité aux prochaines élections. Je n'exprime aucune opinion dans un sens ou dans l'autre, bien que j'aie des idées arrêtées à ce sujet. Quoi qu'il en soit, toute mesure qui pourrait être présentée pour réglementer la discussion des affaires du pays ne pourait donner aucun bon résultat si vous ne pouvez appliquer le règlement de la clôture et limiter la longueur des discours. Personnellement je m'oppose à cette proposition. Le mal provenant d'une discussion libre est moindre que le mal que vous feriez en voulant bâillonner un membre du parlement et l'empêcher d'exprimer ses opinions sur des questions de ce genre. Je suis hostile à tout ce qui ressemble à de la tyrannie dans la discussion des affaires publiques dans le parlement. Je crois qu'il vaudrait mieux adopter le principe des Yankees, de laisser un homme écrire son discours et remettre 50 ou 100 pages de son manuscrit à l'imprimeur du "Hansard," pour empêcher la Chambre de perdre du temps à le discuter. La conséquence de cela serait précisément celle qu'a indiquée l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce.

L'honorable M. DOMVILLE : L'impression de tous ces discours coûterait cher au pays.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je ne recommande pas la chose ; mais je dis que si cela se faisait, il n'y aurait personne qui lirait le "Hansard", sauf quelqu'un qui serait personnellement intéressé à le lire. J'ai une série du "Hansard" des deux Chambres depuis la confédération. Elle occupe un long rayon de ma bibliothèque. Pas une personne, dans le cours de l'année, ne vient me demander ces livres, et j'avoue franchement que jamais je ne les ouvre, excepté lorsque je suis obligé de le faire dans mon intérêt. Il y a quelques années, ils m'ont été utiles pour discuter une question importante relative aux canaux. L'honorable M. Mackenzie avait pris une position très tranchée sur la question, et, pendant qu'on discutait la question, on vint me demander le "Hansard" pour démontrer que le parti que nous

combattions était hostile au projet. C'est à peu près la seule fois que le "Hansard" ait servi à quelque chose, si je me rappelle bien. D'ailleurs, je n'approuve pas absolument l'honorable ami qui siège à ma droite, relativement à la répartition de la besogne entre les deux Chambres. Je suis quelque peu en faveur d'un compromis, et je crois qu'il serait bon si les chefs des deux partis s'entendaient sur cette question, de présenter dans cette Chambre une mesure comme celle qui occupe la Chambre des Communes et continuera de l'occuper jusqu'à la chute de la première neige afin d'assurer dans le pays des élections honnêtes. Cela vaudrait beaucoup mieux que le système actuel. A moins qu'un parti n'ait eu vue, en présentant une pareille mesure, de s'assurer d'avantages contre le parti opposé, il n'y a pas de raisons pour empêcher les deux partis de s'entendre pour faire adopter des lois propres à avoir l'honnête opinion des électeurs du pays et à faire élire les membres du parlement par des moyens honorables au lieu de falsifier les bulletins et de manipuler les boîtes de scrutin. Je suppose qu'on ne pourra guère atteindre ce but tant que l'esprit de parti prévaudra dans le pays comme il prévaut aujourd'hui. Je viens d'indiquer quelques-unes des causes qui tendent, à mon avis, à allonger les sessions. Si le gouvernement se hâtait de présenter ses bills et de répondre honnêtement aux questions qui lui sont posées, quatre-vingt-dix-neuf pour cent des discussions oiseuses seraient évidées dans l'autre Chambre relativement aux mesures qui lui sont soumises.

L'honorable M. ROSS (Middlesex): Je partage quelque peu l'avis de l'honorable sénateur d'Halifax, bien que j'estime que nous devons remercier l'honorable sénateur de Wellington d'avoir soulevé la question. Je crois que la réglementation des discussions qui prolongent dans l'autre Chambre les sessions et toutes autres questions semblables sont des choses que nous ne pouvons régler que s'il est prouvé que la conduite de l'autre Chambre empêche le fonctionnement de nos institutions parlementaires ou jette du discrédit sur le parlement du pays. Sans doute, le Sénat, qui est une branche du parlement, est intéressé à maintenir la dignité du parlement représenté par la Chambre des communes ou par cette Chambre-ci. D'ailleurs, si j'étais un membre de la Chambre des communes, je n'aimerais pas qu'une autre Chambre intervînt relativement à la longueur de la session ou à la longueur de la discussion ou la manière dont la Chambre des communes conduit ses affaires. Il va sans dire que cette session-ci est une longue session, il va sans dire qu'il y a déjà eu de longues sessions et je sais, après avoir siégé onze ans dans la Chambre des communes, que les discours qui s'y prononcent sont trop longs, et peut-être, dois-je, avec d'autres honorables membres de cette Chambre, reconnaître que j'ai moi-même péché sous ce rapport-là. J'ai dit que dans la Chambre des communes anglaises la discussion était on ne peut plus limitée. Je crois que d'autres honorables sénateurs peuvent corroborer mon assertion. On a dit qu'en discutant la question de la grande guerre sud-africaine, Chamberlain exposa les vues du gouvernement et les défendit en vingt-cinq minutes. Je ne crois pas qu'un membre de notre Chambre des communes aurait pu faire une pareille défense dans un espace de temps aussi court. Il n'y a aucun doute qu'un gouvernement de parti est exposé à faire un pareil abus, si vous pouvez appeler cela un abus. Il n'y a aucun doute que d'après notre système, une opposition bien organisée et résolue peut entraver le gouvernement. Un cynique a dit que dans un gouvernement de parti la moitié des hommes les plus habiles du pays passent leur temps à dépriser l'autre moitié qui administre les affaires du pays. Il peut y avoir du vrai dans cette assertion; mais ce sont des choses inhérentes au gouvernement parlementaire et nous devons laisser décider de pareilles questions par les membres de la Chambre des communes et par le public, qui, après tout, doivent savoir ce qui doit être fait, et nous devons, de plus, exprimer en termes convenables notre opinion et dire que tout tend à prolonger les sessions. J'admets, avec l'honorable sénateur de Wellington, que la prolongation des sessions, peut donner les mauvais résultats dont il parle. Les hommes d'affaires font de grands sacrifices en s'absentant de leurs foyers pour assister aux séances du parlement et tra-

vailler à l'administration des affaires du pays. C'est une chose grave, et, comme mon honorable ami l'a fait remarquer, des hommes admirablement doués pour faire d'excellents membres de l'une ou l'autre Chambre, seront empêchés de servir le public. Voilà une autre question qui se réglera peut-être dans quelque temps. Comme l'a dit le ministre de l'Industrie et du Commerce, autrefois une session de cent jours était considérée comme une longue session. Nous nous plaignions quand les sessions duraient quatre mois. Les choses ont changé depuis et il est très difficile de remédier au mal. Quoi qu'il en soit, d'après l'expérience que j'ai acquise, je crois que la clôture qu'on a adoptée en Angleterre n'est pas une bonne règle. Il doit y avoir quelque autre moyen de restreindre la discussion. Comme l'a dit le duc de Wellington: "Le gouvernement du roi doit fonctionner, et si une opposition résolue fait de l'obstruction pour le plaisir de faire de l'obstruction, après que les questions d'intérêt public ont été discutées, après que le dernier mot indispensable a été dit, la majorité devrait jouir de plus de droits qu'elle n'en a maintenant. La minorité ne constitue pas le parlement. C'est la majorité qui le constitue, et si dans le but de faire de l'obstruction à outrance, vous prolongez les débats par des questions étrangères aux discussions, par de longues citations inutiles, la majorité devrait, à mon avis, exercer ses droits et le parlement anglais—qui est un des meilleurs gouvernements parlementaires du monde—a jugé à propos, dans l'intérêt du public, d'adopter un certain règlement de clôture. Deux systèmes y fonctionnent. L'honorable sénateur de London a parlé d'un de ces systèmes. D'après le premier, 100 députés se lèvent et demandent la clôture du débat. Un autre système s'applique dans le comité général de la Chambre. Après que les crédits budgétaires ont été discutées durant un espace de temps considérable, le leader de la Chambre propose l'adoption des crédits. On appelle cette procédure: "Clôture au moyen d'un compromis." Aux Etats-Unis le système de la clôture, si je comprends bien, veut qu'il soit adopté une résolution décrétant qu'à un certain temps, le vote sera pris, fixant un délai de trois jours ou d'une semaine. Alors dans l'intervalle les orateurs parlent moins longuement qu'ils parleraient autrement, et le vote est pris après que les discours sont terminés. Les membres du parlement sont avertis qu'ils ne doivent parler que durant un certain temps. Je ne vois pas pourquoi nous n'en ferions pas autant. Sans doute l'idée de la libre parole est une idée noble, et le parlement anglais s'est montré, sous ce rapport, l'égal de n'importe quel parlement du monde. Cependant on peut abuser de la liberté de discussion comme on peut abuser d'autres bienfaits; et si l'on s'aperçoit que la discussion est prolongée inutilement, s'il est évident pour un tiers ou un quart des membres de la Chambre que le sujet est épuisé, je ne vois pas pourquoi la majorité serait à la merci de la minorité parce qu'enfin c'est la majorité qui légifère et non la minorité.

L'honorable sénateur d'Hastings et le ministre de l'Industrie et du Commerce ont parlé de répartir le travail entre les deux chambres. Je crois que cela constituerait une amélioration et ferait économiser du temps. La règle du parlement anglais veut que le comité des Voies et Moyens et le président d'un comité de la Chambre des Lords se divisent le travail relatif aux bills d'intérêt privé. Cela fait économiser du temps, parce qu'un fois qu'un bill a été adopté à la Chambre des Lords—il est généralement adopté très vite à la Chambre Basse. Quoi qu'il en soit, ce n'est qu'une manière très restreinte de raccourcir les sessions, parce que généralement les discussions se font moins sur les bills d'intérêt privé que sur les questions d'intérêt public. Sans doute nous pouvons faire des propositions. On voit une paille dans l'œil de son voisin, mais on ne voit pas une poutre dans le sien. Il est très facile pour les ministres de déposer leurs bills devant la Chambre au commencement de la session. Ils devraient le faire, mais avez-vous vu des ministres faire cela? Et si vous tenez le parlement en session durant six ou sept mois par année, comment vont-ils préparer leurs bills? Chaque ministre devrait donner des explications claires, devrait répondre aux questions avec bienveillance et ne pas provoquer des discussions. Il vous faudra refaire la nature

humaine pour obtenir cela d'un ministre né ou à naître. Les ministres aiment la bataille, comme l'opposition l'aime, et sous l'impulsion du moment, ils en viennent aux prises. S'il y avait moyen d'appliquer l'Acte de conciliation aux membres du parlement avant qu'ils aient un conflit; si avant que la lutte s'engageât, les chefs pouvaient s'entendre pour savoir quel point de la mesure devra être attaqué, pour pouvoir empêcher de longues discussions, nul doute que les choses iraient mieux. Mais vous ne pouvez faire cela par une loi du parlement ou par l'action d'un comité. Je crois que c'est le bon sens de la Chambre qui peut permettre d'abréger les sessions. Au reste, les ennuis qu'ils subissent de la prolongation des sessions et les plaintes des journaux et du public doivent engager la Chambre à mettre fin à cet état de choses. Je n'approuve pas absolument l'idée que le Sénat peut dire: "Vous ferez la besogne d'une certaine manière, vous abolirez le "Hansard", vous raccourcirez les discours, les membres de la Chambre feront ceci et cela." Je ne crois pas que le public approuve un pareil avis. Si je croyais que le public considérait ce corps-ci comme un corps sage en raison de l'âge de ses membres, je dirais que la nomination d'un comité comme celui dont on a parlé serait très utile, et notre section de ce comité pourrait donner aux membres de la Chambre des conseils dont ils pourraient bénéficier et faire bénéficier le pays.

L'honorable M. FERGUSON: L'honorable sénateur d'Halifax a fait une remarque que j'approuve absolument, à savoir que cette Chambre-ci a trop longuement parlé de la réforme du Sénat durant la présente session. Plusieurs motions ont été faites à ce sujet et un grand nombre de discours ont été prononcés par des sénateurs qui se sont plus à parler sur ce qu'ils appelaient la réforme du Sénat. Je crois que le sujet a été discuté à fond, il y a trois ans, dans cette Chambre. Il n'avait pas été discuté auparavant. Nous avons discuté longuement le sujet, et je considère que nous aurions pu nous dispenser—la remarque a été faite dans le débat—de discuter de nouveau cette question. Cette discussion-là n'aurait pas dû avoir lieu, encore moins celle-ci. Nous avons dans la discussion d'aujourd'hui constamment critiqué la Chambre des communes, et je crois que chaque honorable sénateur qui a pris la parole a enfreint les règles de la Chambre en critiquant et en suggérant des modes qui permettraient de faire le travail mieux qu'il n'a été fait jusqu'à présent. Il n'est pas étonnant que nos discussions soient irrégulières: la motion qui a été faite aujourd'hui est elle-même irrégulière. Elle est irrégulière sous un rapport, comme on l'a fait remarquer, parce qu'elle contient deux propositions distinctes, qui n'ont pas de rapports entre elles. Au reste, la dernière partie de la motion est irrégulière et s'écarte, à mon avis, des règles. Elle dit:

> Que le Sénat croit qu'il est à propos de demander à la Chambre des communes sa coopération, par le moyen d'un comité mixte, afin de considérer l'opportunité de prendre des mesures à l'effet d'établir une part plus égale dans l'initiative de la législation publique et privée des deux branches du parlement, et d'adopter certaines règles dans le but de limiter la longueur des débats et rendre les travaux plus expéditifs.

L'honorable sénateur de Wellington, qui a présenté cette motion, ne nous a pas dit où il se propose d'appliquer ces règles relatives aux débats. Elles pourraient peut-être s'appliquer au conseil municipal de Mount-Forest ou à celui de Wellington. Je ne crois pas que nous ayons à nous occuper beaucoup de ces endroits-là. A mon avis, elle pourrait s'appliquer à cette Chambre-ci. Mais j'ai compris que mon honorable ami et plusieurs autres sénateurs, avaient dit qu'il ne semble pas nécessaire d'appliquer ici la clôture, parce que le public s'est plaint—non pas depuis une couple d'années—qu'il n'y avait pas assez de discussions dans le Sénat. On doit donc inférer—ce n'est qu'une inférence—que les mots "adopter certaines règles dans le but de limiter la longueur des débats et rendre les travaux plus expéditifs", s'appliquait à la Chambre des communes, et s'ils s'y appliquent, et la plupart des sénateurs ont compris qu'ils s'y appliquent, la motion est irrégulière, et nous ne devons pas nous occuper de ce qui en fait le sujet. La Chambre des communes peut fort bien considérer notre critique comme impertinente comme nous considérerions les discours des membres de la Chambre des communes qui critiqueraient nos délibérations. Quelque-

fois nous avons l'occasion de parler un peu rudement de ce qu'ils disent de nous, et de leur côté, ils parlent rudement de nous; mais je ne crois pas qu'ils aient jamais songé à nous indiquer la manière dont nous devrions amender nos règles de procédure. Je crois que pour l'honneur de cette Chambre nous avons trop parlé de la réforme du Sénat, et je crois que nous n'aurions pas dû entamer la discussion d'aujourd'hui. Nous nous sommes bornés dans cette discussion à critiquer la Chambre des communes. Je crois qu'ayant provoqué cette critique, mon honorable ami voudra bien retirer sa motion et ne pas insister sur la prise d'un vote, parce que s'il ne la retire pas, je serai obligé de voter contre.

L'honorable M. McMULLEN : Mon honorable ami d'Halifax a cru que ma motion avait pour but de dicter à la Chambre des communes sa ligne de conduite relativement à l'expédition de sa besogne. Je crois qu'il a dû lire entre les lignes pour trouver dans cette résolution une insinuation à ce sujet. Je demande simplement dans ma résolution la nomination d'un comité afin de s'entendre avec la Chambre des communes relativement à la longueur des sessions. Pourquoi ai-je fait cela ? Il n'y a pas dans le pays une feuille publique qui n'ait dit que les sessions sont trop longues, que les discussions de la Chambre des communes vont avoir pour effet de forcer les hommes distingués de cette Chambre à se retirer de la vie publique parce qu'ils ne peuvent pendant aussi longtemps abandonner leurs propres affaires. C'est là l'opinion générale. Plusieurs membres de la Chambre des communes m'ont dit qu'ils seront obligés de refuser d'être mis en nomination si les sessions du parlement doivent être aussi longues à l'avenir. L'honorable sénateur de Hastings a dit que lorsque je siégeais aux Communes j'ai contribué à prolonger les sessions et à augmenter le nombre des pages du "Hansard". Quand j'étais un des membres de l'opposition à la Chambre des communes, j'ai humblement rempli mon devoir. Je me suis efforcé de le remplir sous mon chef, et je me suis efforcé de surveiller mon honorable ami, qui était alors un ministre de la Couronne, et j'espère qu'il a tenu compte des efforts que j'ai faits dans ce sens-là. L'honorable sénateur de Marshfield pense aussi que nous dictons à la Chambre des communes sa ligne de conduite, et il a insinué que j'étais encore trop jeune pour essayer de faire une pareille chose. D'après lui, on dirait que je devrais aller lui demander, à lui qui a siégé ici depuis plusieurs années, la permission d'inscrire dans le cahier des avis une pareille motion et de la soumettre à la Chambre. D'après lui les nouveaux sénateurs devraient se tenir à l'arrière-plan. Ils devraient venir à queue leu leu derrière ceux qui siègent ici depuis plusieurs années et ne jamais ouvrir la bouche avant d'avoir obtenu la permission de parler des vieux sénateurs. Tout homme qui est nommé membre de cette Chambre a parfaitement le droit de présenter n'importe quelle mesure qui lui semble dans l'intérêt du pays. J'approuve absolument les remarques du ministre de l'Industrie et du Commerce. Je crois que si le "Hansard" était absolument aboli ou abrégé de manière à en éliminer tout verbiage, ceux qui ont l'habitude de faire de longs discours comprendraient qu'ils sont inutiles, parce qu'ils ne sont pas imprimés. Un pareil changement serait très utile. Vous devez prendre cette mesure ou abolir le "Hansard", si vous voulez raccourcir les sessions du parlement. Je crois que quelque chose de ce genre-là devrait être fait. On a dit qu'il y avait des raisons qui expliquent la longueur extraordinaire de cette session-ci; mais je dis qu'on a fait des discours qui avaient été répétés à satiété. Il devrait y avoir un moyen de mettre fin à cela. J'approuve absolument l'honorable sénateur de London (l'honorable M. Coffey) que quelque mesure devrait être prise pour raccourcir les sessions et rendre les travaux du parlement plus expéditifs, pour nous permettre de vaquer à nos affaires et faire de moins grands sacrifices de temps et d'argent.

La Chambre se divise sur la motion.

Le greffier déclare qu'il y a 20 oui et 20 non.

Le PRESIDENT : Je n'ai pas voté, et il y a égalité de voix. Je voterai en faveur de la motion.

L'honorable M. POWER : J'ai compris que le greffier avait dit que le vote avait

été d'abord de 19 contre 20, et que le vote de Son Honneur le Président avait amené l'égalité des voix.

Le PRESIDENT : J'ai compris que le greffier avait dit qu'il y avait 20 voix contre 20 voix. Je préférerais que les oui et les non fussent comptés.

Quelques honorables SENATEURS : Appelez les sénateurs.

La Chambre se divise sur la motion qui est adoptée à la suite du vote suivant:

DANS L'AFFIRMATIVE:

Les honorables sénateurs

Baird,	McDonald (C.-B.),
Beith,	McHugh,
Bostock,	McMullen,
Campbell,	McSweeney,
Cartwright	Miller,
(sir Richard),	Riley,
Coffey,	Ross (Middlesex).
Derbyshire,	Roy,
DeVeber,	Scott,
Gibson,	Shehyn,
Gilmor,	Sullivan,
Godbout,	Tessier,
Kerr,	Thompson et
Legris,	Watson.—28.
Lougheed,	

DANS LA NEGATIVE:

Les honorables sénateurs

Bernier,	McKay (Truro),
Boucherville, de,	McLaren,
Bowell	McMillan,
(sir Mackenzie),	Merner,
Casgrain,	Montplaisir,
Ellis,	Perley,
Ferguson,	Poirier,
Forget,	Power,
Kerr,	Ross (Halifax),
Landry,	Wilson,
Macdonald (Victoria),	Wood.
McKeen,	Yeo.—23.

PRESENTATION D'UN BILL.

Bill (WW) intitulé : "Bill constituant en corporation la Traders' Life Insurance Company."—(L'honorable M. Jaffray.)

LE TROISIEME CENTENAIRE DE QUEBEC.

L'honorable M. LANDRY : J'appellerai l'attention sur le fait que la "Gazette" a anoncé que le gouvernement a décidé de renoncer à l'idée de réunir 25,000 hommes sur les Plaines. Un paragraphe de la "Gazette" d'aujourd'hui se lit comme suit :

Pas d'armée à Québec. Le gouvernement abandonne l'idée de réunir 25,000 hommes sur les plaines.

Ottawa, 11 mai (spécial).—La réunion de 25,000 hommes de troupe à Québec pour le 300e anniversaire de la bataille des Plaines d'Abraham n'aura pas lieu. La difficulté relative à la paie de trois jours, la difficulté du transport, et les plaintes de la moitié des établissements qui emploient des miliciens ont été rapidement réglées par le département de la Milice. Les corps ruraux iront aux camps comme d'habitude, et la commission des Champs de Bataille choisira les régiments qu'elle désire ajouter à la splendeur des fêtes.

Il a été aujourd'hui annoncé, au manège militaire, à quelque corps que la mobilisation à Québec avait été contremandée. Naturellement cela a créé de la surprise. Le corps se prépara immédiatement à adopter un autre programme, son premier programme ayant déjà été changé cinq fois depuis qu'il a été annoncé que la fleur de la jeunesse canadienne devait se réunir dans les 25,000 hommes de troupe de la milice mobilisée. Le département de la Milice a annoncé que le manque d'argent pour réaliser le projet était la cause du changement. Le département a dit, ce matin, que tout avait été mis en œuvre pour essayer de remplir la tâche qu'il s'était imposée, mais qu'il n'avait pu y réussir. Comme dernière chance de succès, il a suggéré de diminuer la solde pour pouvoir transporter les troupes à Québec. Il aurait fallu $300,000, une somme plus forte que celle que le département reçoit, pour transporter le nombre d'hommes demandés pour les fêtes de Québec.

Hier, environ quinze officiers commandants des corps des différentes parties du Canada se sont rendus auprès du ministre de la Milice pour lui expliquer qu'ils ne pouvaient consentir à ne recevoir que la solde de quatre jours. Le ministre leur a dit que d'autres arrangements seraient faits.

Le soin de choisir des régiments qui devront aller à Québec sera laissé à la commission des Champs de Bataille de Québec. Ainsi le régiment qui ne sera pas invité ne pourra pas blâmer le département. En effet, le département n'aura rien à voir à la démonstration, sauf au transport des troupes qui auront été choisies.

J'aimerais à savoir s'il y a du vrai dans cette nouvelle?

L'honorable M. SCOTT : Si je comprends bien, le journal a cité une assertion du ministre de la Milice. Je sais qu'il a été de cet avis et qu'il l'a exprimé. Il était incapable de faire transporter ces troupes. D'autres difficultés ont surgi, et j'ignore si un ordre définitif a été donné à ce sujet.

L'honorable M. LANDRY : A-t-il abandonné la direction de son département pour permettre à la Commission des Champs de Batailles de le remplacer?

L'honorable M. SCOTT : J'obtiendrai le renseignement que me demande l'honorable sénateur.

L'honorable M. LANRY : Pouvons-nous avoir une réponse demain ?

L'honorable M. SCOTT : Je crois que oui.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures.